** Année 1960. — N° 16 S. Le Numéro : 0,50 NF Mercredi 15 Juin 1960 **

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 NF ; ETRANGER : 24 NF
(*Compte chèque postal* : 9063 13 Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

2e SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 13e SEANCE

Séance du Mardi 14 Juin 1960.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 330).

2. — Excuses et congés (p. 330).

3. — Dépôt de projets de loi (p. 330).

4. — Scrutin pour l'élection d'un membre d'un organisme extraparlementaire (p. 330).

5. — Questions orales (p. 330).

Politique économique de la France et contrôle de l'application des traités de Rome :

Questions de M. André Armengaud — MM. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques ; André Armengaud.

Emprunt des Charbonnages de France :

Question de M. Vincent Delpuech. — MM. le ministre des finances, Vincent Delpuech.

Situation d'une entreprise sidérurgique de la région lyonnaise :

Question de M. Camille Vallin. — MM. le ministre des finances, Camille Vallin.

Subventions pour travaux d'alimentation en eau potable :

Question de M. Joseph Raybaud. — MM. Henri Rochereau, ministre de l'agriculture ; Joseph Raybaud.

6. — Election d'un membre d'un organisme extraparlementaire (p. 338).

7. — Questions orales (*suite*) (p. 339).

Calamités atmosphériques :

Questions de M. Etienne Restat, de M. Abel Sempé et de M. Eugène Romaine. — MM. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques ; Etienne Restat, Abel Sempé, Eugène Romaine.

Remboursement des dépenses médicales aux assurés sociaux :

Question de M. Camille Vallin. — MM. Louis Joxe, ministre de l'éducation nationale ; Camille Vallin.

8. — Ramassage scolaire. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 342).

Discussion générale : MM. Edgard Pisani, Jean Lecanuet, Joseph Raybaud, René Tinant, Jacques de Maupeou, Jean Nayrou, Georges Cognion, Léon Jean Grégory, Louis Joxe, ministre de l'éducation nationale.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. André Méric.

9. — Congés (p. 356).

10. — Liaisons intérieures aériennes. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 357).

Discussion générale : MM. Auguste Pinton, Gaston Pams, René Dubois, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

11. — Limitation de l'extension des locaux à usage de bureaux et à usage industriel dans la région parisienne. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 363).

Art. 7:

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan; Pierre Sudreau, ministre de la construction. — Adoption.

Amendement de M. Edgard Pisani — MM. Edgard Pisani, le rapporteur, le ministre, le président, Etienne Dailly. — Irrecevabilité opposée par le Gouvernement.

Amendement de M. Paul Ribeyre. — MM. Paul Ribeyre, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Etienne Dailly. — MM. Etienne Dailly, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendements de M. Etienne Dailly et du Gouvernement. — MM. Etienne Dailly, le ministre, Maurice Coutrot, Abel-Durand. — Adoption de l'amendement du Gouvernement.

Adoption de l'article modifié

Art. 7 *bis* (amendement du Gouvernement):

MM. le ministre, le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 8:

Amendement de M. Paul Ribeyre. — Retrait.

Amendement de M. Raymond Brun. — MM. le rapporteur, le ministre, Etienne Dailly, Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du plan; Jean Bardol, Pierre Marcilhacy, Abel-Durand, Joseph Beaujannot. — Rejet.

Adoption de l'article.

Sur l'ensemble: MM. Bernard Lafay, Edgard Pisani, Georges Marrane.

Adoption du projet de loi.

12. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 369).

13. — Renvois pour avis (p. 369).

14. — Règlement de l'ordre du jour (p. 369).

PRESIDENCE DE M. GEORGES PORTMANN, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 9 juin a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSES ET CONGES

M. le président. MM. Jean Bène et Maurice Lalloy s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

MM. Edouard Soldani, Ouella Hacène, Jacques Ménard, Paul-Jacques Kalb et Jacques Boisrond demandent un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 4 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et les Gouvernements de la République du Sénégal et de la République soudanaise groupées au sein de la Fédération du Mali.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 191, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 2 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République malgache.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 192, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de l'agriculture un projet de loi accordant un privilège au fonds forestier national sur les produits des terrains ayant fait l'objet de contrats de reboisement.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 193, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du plan. (*Assentiment.*)

— 4 —

SCRUTIN POUR L'ELECTION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. L'ordre du jour appelle le scrutin pour l'élection d'un membre de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur (décret n° 59-1234 du 29 octobre 1959).

La commission de législation et d'administration propose la candidature de M. Emile Dubois.

Conformément à l'article 61 du règlement, cette élection aura lieu, au scrutin secret, dans l'une des salles voisines de la salle des séances.

En application de l'article 52 du règlement, si la majorité absolue des suffrages exprimés n'a pas été acquise au premier ou au deuxième tour de scrutin, au troisième tour la majorité relative suffit ; en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Je prie M. Dufeu, secrétaire du Sénat, de bien vouloir présider le bureau de vote.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre scrutateurs titulaires et de deux scrutateurs suppléants, qui se répartiront entre deux tables pour opérer le dépouillement du scrutin.

(*Le tirage au sort a lieu.*)

M. le président. Le sort a désigné :

Comme scrutateurs :

Première table : MM. Hubert Durand et Jean Noury.

Deuxième table : MM. Georges Guéril et Paul Wach.

Comme scrutateurs suppléants : MM. Jean Deguise et Paul Symphor.

Le scrutin est ouvert.

Il sera clos dans une heure.

— 5 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales.

POLITIQUE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE ET CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES TRAITÉS DE ROME

M. le président. M. André Armengaud expose à M. le Premier ministre : 1° qu'au cours de la discussion du projet de la ratification des traités de Rome, le Gouvernement avait pris l'engagement de constituer sur le plan national une commission de contrôle groupant des personnalités qualifiées de l'industrie, du commerce, de l'agriculture et du Parlement, chargée de veiller à ce que le Gouvernement prît, en matière économique, financière, fiscale et sociale, toute mesure propre à faciliter l'entrée de la France dans la Communauté économique européenne ; 2° que la loi de ratification (2 août 1957) desdits traités comprenait : — un article 2 faisant obligation au Gouvernement de présenter annuellement au Parlement un compte rendu de l'application du traité de Communauté économique européenne, en exposant les mesures qu'il a prises ou qu'il entend prendre pour faciliter l'adaptation des activités nationales aux nouvelles conditions du marché ; — et un article 3 faisant obligation au Gouvernement de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale un ou plusieurs projets de lois-cadres définissant un

ensemble de mesures permettant à la France d'entrer dans les meilleures conditions dans le Marché commun ; il lui demande si, en raison des pressions diverses s'exerçant sur la Communauté économique européenne et des engagements de la France outre-mer, il n'estime pas le moment venu : a) de constituer la commission précitée dont la promesse de mise en place n'avait pas été sans influer sur la ratification des traités de Rome par le Parlement ; b) de respecter les engagements pris par le Gouvernement aux termes des articles 2 et 3 de la loi du 2 août 1957 précitée, étant observé que si un projet de loi-cadre tendant à préparer l'entrée de la France dans le Marché commun a bien été déposé par le Gouvernement présidé par M. Félix Gaillard le 31 janvier 1958, ce projet n'est jamais venu en discussion devant le Parlement et n'a pas été repris par le Gouvernement de la Ve République ; c) d'associer le Parlement aux décisions importantes qui pourraient intervenir dans la mise en œuvre du Traité de Rome tant en ce qui concerne la réduction éventuelle de la période transitoire que les relations de la Communauté économique européenne avec les autres pays de l'O. E. C. E. (N° 119.)

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* Monsieur le président, si M. Armengaud n'y voyait pas d'objection, étant donné que la seconde de ses questions porte également sur le problème du Marché commun, peut-être les deux questions pourraient-elles être jointes, afin que je fasse une réponse d'ensemble ?

M. le président. Etes-vous d'accord sur cette procédure, monsieur Armengaud ?

M. André Armengaud. Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président.

M. le président. Il en est ainsi décidé.

La deuxième question orale de M. Armengaud est ainsi conçue :

M. André Armengaud expose à M. le Premier ministre :

1° Que les dispositions du mémorandum de la commission économique européenne dit Mémorandum Hallstein prévoient :

La suppression totale des restrictions contingentaires dans le domaine industriel à l'égard du monde entier ;

L'extension aux pays tiers de la prochaine réduction tarifaire de 10 p. 100 qui ne doit bénéficier, en principe, qu'aux pays membres ;

Une nouvelle réduction importante des tarifs douaniers à l'égard du monde entier à l'occasion de la prochaine réunion du G. A. T. T. ;

2° Que lors d'une déclaration faite devant l'Assemblée nationale, le 6 novembre 1959, le ministre des finances et des affaires économiques a paru se rallier à de telles propositions en déclarant :

Que la France était résolue à mettre fin, dans un délai qui ne devait pas, en principe, dépasser deux ans, à toutes les restrictions quantitatives d'importation sur les produits industriels en provenance de l'Europe comme de la zone dollar ;

Que le Marché commun pourrait envisager une certaine réduction de son tarif extérieur dans toute la mesure où les autres grands pays industriels s'y associeraient ;

Qu'il souhaitait que le Marché commun s'engage vers une libération générale des échanges plutôt que vers des arrangements particuliers.

Il lui fait observer que l'extension au profit des pays tiers des abaissements de tarifs et des élargissements de contingents, qui, selon le traité de Rome, devaient jouer uniquement pour les relations commerciales entre les Six, aboutira, si elle se poursuit, à la disparition d'un élément essentiel du Marché commun, à savoir l'union douanière.

Il lui demande :

Comment il entend concilier à la fois la réalisation de l'union douanière prévue par le traité de Rome, la mise en œuvre d'une politique commune aux Six et la poursuite d'une politique libre-échangiste à l'échelle mondiale ;

Dans quelle mesure ces dispositions sont compatibles avec les clauses du traité de Rome, tel qu'il a été approuvé par le Parlement ;

S'il estime ces dispositions compatibles avec le nécessaire développement de certains secteurs de l'activité économique française, et notamment de l'industrie des biens d'équipement. (N° 120.)

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, l'honorable M. Armengaud a posé deux questions touchant au même sujet fondamental, celui de la politique française à l'égard du Marché commun européen. Mais ces deux questions ont une portée différente. La première, en définitive, concerne le contrôle que les assemblées parlementaires doivent exercer sur l'application du traité de Rome. La seconde vise au contraire la politique même suivie en matière de Marché commun.

Je répondrai successivement aux deux questions.

Dans la première, M. Armengaud a parlé d'abord, je reprends son texte, de la création d'une commission qui aurait pu être « chargée de veiller à ce que le Gouvernement prît, en matière économique, financière et sociale, toute mesure propre à faciliter l'entrée de la France » dans la communauté européenne.

Il me semble que sur ce point la question de l'honorable sénateur est un peu dépassée par le déroulement des événements. Elle est d'ailleurs relativement ancienne. C'est un fait que la France est entrée dans le Marché commun et que cette entrée n'a pas causé jusqu'à présent de dommage à notre économie. C'est un fait, par conséquent, que les mesures nécessaires pour faciliter cette entrée ont été dans l'ensemble prises.

Elles ont été prises grâce à l'effort successif des gouvernements, appuyés par le Parlement, qui ont entrepris, à partir de 1957, un effort général de redressement économique et monétaire, tel qu'il a été possible à la France, non seulement d'entrer dans le Marché commun, mais de s'y comporter comme un partenaire valable.

Voilà pourquoi il ne me semble pas que la création d'une commission en vue de fixer ou de contrôler les conditions de notre entrée dans le Marché commun présente aujourd'hui un intérêt aussi actuel et aussi précis qu'en 1957.

M. Armengaud vise, d'autre part, l'obligation faite par la loi de ratification du traité de Rome de présenter, annuellement, un compte rendu sur l'application du traité relatif à la Communauté économique européenne. Je ne crois pas que sur ce point non plus le Parlement ait été tenu à l'écart des développements de la politique en cause. Fréquemment, le ministre des affaires étrangères s'est rendu devant les commissions compétentes pour y procéder à l'analyse des dispositions adoptées et de la politique suivie. Ce qui a valu, me semble-t-il, compte rendu.

Ceci étant dit, si les assemblées et si le Sénat, en particulier, estimaient qu'un haut intérêt s'attacherait néanmoins à ce qu'un rapport circonstancié fût établi chaque année sur la mise en œuvre du traité de Rome, je ne verrais aucune objection à défendre au sein du Gouvernement l'idée de la rédaction d'un tel rapport.

En revanche — c'est la suite de la question de M. Armengaud — sur le point des projets de loi-cadre destinés à préparer l'entrée de la France dans le Marché commun, je crois que là aussi la question est un peu dépassée. Je répète que non seulement nous sommes entrés dans le Marché commun, mais que nous nous y comportons d'une façon honnête, certains disent brillante. Le commerce avec nos partenaires s'est développé dans des conditions particulièrement actives sans mettre en danger notre économie. Des projets de loi-cadre, qui auraient pu être justifiés à l'époque de la ratification du traité de Rome, ne présentent plus aujourd'hui le même intérêt.

Voici les réponses que je devais apporter à M. Armengaud sur la première question qu'il a bien voulu me poser, étant entendu que le Gouvernement est toujours prêt à répondre à toute question ou à participer à tout débat que les assemblées jugeraient utile d'organiser sur cette question si importante, pour l'avenir comme pour le présent de notre économie.

Dans sa seconde question, M. Armengaud a abordé la question des rapports de notre politique commerciale et douanière avec l'application du traité de Rome. Il a rappelé ce qu'avaient été les dispositions du mémorandum Hallstein établi au début de la présente année et, sans doute parce que cette question elle aussi date d'une certaine période, il n'a pu tenir compte des développements qui se sont produits depuis lors. Or ces développements sont appréciables et le principal a été l'adoption au milieu de mai, d'abord à Luxembourg, ensuite à Bruxelles, de textes que l'on peut qualifier de fondamentaux pour la mise en œuvre du Marché commun européen.

Ces textes, le Sénat en a connaissance. Il est inutile, je pense, que j'en rappelle dans le détail les dispositions. Qu'il me suffise d'indiquer que non seulement les partenaires du traité de Rome ont décidé de respecter les échéances inscrites dans le traité, mais encore qu'ils ont procédé à ce qu'on appelle, dans la terminologie du traite une « accélération », étant entendu que cette accélération a revêtu des modalités différentes selon qu'il s'agissait de produits industriels ou de produits agricoles. Pour ces derniers, en effet, il va de soi que des aménagements étaient nécessaires.

M. Armengaud, dans sa question, a évoqué certaines déclarations faites par mon prédécesseur. Il a rappelé, en particulier, que M. le président Pinay avait souligné la nécessité pour la France et sa résolution de mettre fin, dans un délai de deux ans, à tout contingent à l'égard non seulement du Marché commun mais de toute la zone de l'Organisation européenne de coopération économique et également de la zone dollar. J'ai déjà eu l'occasion de dire publiquement que je faisais miennes ces déclarations de M. Pinay.

Depuis le début de l'année nous avons d'ailleurs procédé, au mois de mars, à la libération d'une nouvelle tranche de nos échanges et il est très vraisemblable que nous procéderons à la libération d'une nouvelle tranche à la fin du présent semestre. Cette politique est non seulement une politique d'honnêteté à l'égard de nos partenaires et du Marché commun et des autres zones, mais une politique qui se recommande, en fonction du développement de nos facultés compétitives, dans le meilleur intérêt du maintien de nos prix.

M. Armengaud a visé également dans sa question le problème du tarif extérieur du Marché commun. Le Sénat sait que par étapes la Communauté européenne doit adopter un tarif extérieur commun aux six pays qui la constituent. A cet égard, les décisions de Luxembourg et de Bruxelles sont fort importantes. En effet, il a été prévu que dans le temps même où, comme je l'indiquais il y a un instant, une accélération du traité de Rome, au moins quant aux produits industriels, a été décidée, il serait procédé à une première mise en place du tarif extérieur commun, ce qui a pour résultat sans doute d'obliger des nations comme la France et l'Italie à réduire certains de leurs droits de douane, mais ce qui a aussi comme conséquence d'obliger d'autres nations membres de la Communauté, notamment l'Allemagne, à relever certains de leurs tarifs.

Je crois que cette indication vaut du même coup réponse au dernier point de la question de M. Armengaud. Il se préoccupait en effet de savoir si de la formule d'union douanière du Marché commun nous ne glissions pas vers une sorte de zone de libre échange. Je lui réponds que si les intérêts du Marché commun nous paraissent essentiels, comme le Gouvernement l'a maintes fois affirmé, si nous entendons respecter les dispositions du traité de Rome, nous entendons également respecter son esprit et en particulier cette disposition du préambule qui précise en quelques mots que le Marché commun ne doit pas constituer une organisation systématiquement protectionniste à l'égard du reste du monde.

C'est pourquoi il faut se féliciter de ce que les progrès réalisés dans la période récente aient permis aux six partenaires du Marché commun d'envisager une politique libérale à l'égard du reste du monde, politique libérale dont il semble préférable de ne pas trop discuter sur le terrain des principes, mais de tenter de la réaliser sur le terrain des faits.

C'est d'ailleurs dans ce sens que vient de se prononcer le groupe dit des « vingt et un » chargé de préparer les futures conférences du « General Agreement for tariffs and trade ». Il a décidé, pour éviter toute controverse de caractère trop politique, ou je dirai trop théorique, de porter la question des tarifs sur le plan d'accommodement à conclure entre les Six, d'une part, et les autres pays d'autre part. Nous avons bon espoir qu'on aboutira ainsi à une meilleure entente, non seulement entre les Six, mais entre tous les pays de l'Ouest. (*Applaudissements.*)

M. André Armengaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. André Armengaud.

M. André Armengaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais reprendre, comme vient de le faire M. le ministre des finances, les deux questions posées l'une après l'autre.

Ma première question se réfère essentiellement à des discussions qui ont eu lieu ici lors de la ratification du traité de Rome et lors de la discussion budgétaire de fin décembre 1957. La commission des finances, comme les commissions de la production industrielle et des affaires économiques de l'époque, avaient fait observer qu'il serait utile de créer une commission « ad hoc » constituée de personnalités extraparlementaires, chargée de donner son avis au Gouvernement sur l'évolution de la situation française, compte tenu du Marché commun et faire des recommandations pour éviter que telle ou telle mesure intérieure, prise postérieurement au traité de Rome, ne portât atteinte à l'intérêt national français.

M. le ministre des finances nous répond que la création de cette commission, nécessaire à l'époque, est maintenant dépassée, le Gouvernement ayant pris les dispositions nécessaires, notamment lors de la dévaluation de fin décembre 1958, pour permettre à la France d'entrer dans le Marché commun sans complexe et de respecter ses engagements à l'égard de ses partenaires du traité de Rome.

Si l'on se réfère, par contre, aux débats parlementaires de l'époque et notamment à ceux du mois de juillet 1957, M. Rochereau, alors président de la commission des affaires économiques, avait vivement insisté auprès de M. Maurice Faure, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, pour que cette commission fût constituée, motif pris de ce qu'il n'y avait pas de réponse instantanée à chacune des questions économiques qui se posaient et qu'il fallait que le Gouvernement eût à côté de lui un organisme permanent afin d'éviter la prise de mesures internes allant à l'encontre de l'intérêt national au sein de la Communauté économique européenne. Si M. Rochereau retira son amendement à l'époque, c'est parce que M. Maurice Faure avait pris l'engagement de faire constituer cette commission.

Je continue à penser qu'en dépit de l'opération monétaire — qui ne règle pas, par elle-même, tous les problèmes posés à l'avance par le Marché commun — l'existence d'une telle commission à côté du Gouvernement pourrait lui permettre d'éviter, le cas échéant, certains faux pas. Je n'en donnerai qu'un exemple : d'ordre fiscal. Nos partenaires du Marché commun ont souhaité, il y a déjà longtemps — tout au moins certains d'entre eux — qu'on aille à un rapprochement des mécanismes fiscaux. Les Allemands en particulier avaient envisagé — c'était un coup de chapeau d'ailleurs à notre système fiscal — d'adopter à leur tour le mécanisme de la taxe sur la valeur ajoutée ; mais ils n'avaient envisagé de le faire que dans la mesure où le taux de cette taxe ne serait pas trop élevé, se limitant à environ 15 p. 100. Le Gouvernement nous propose maintenant de majorer en France le taux de la taxe sur la valeur ajoutée de 2,75 p. 100 pour pallier ce qu'il croit être les inconvénients de la taxe locale. Cela aura une répercussion sur les prix.

Il eût été peut-être opportun qu'une commission comme celle que je viens d'évoquer discutât cette question avec le Gouvernement. Nous, membres de l'Assemblée parlementaire européenne, nous savons, en effet, que devant la probalité d'une hausse du taux de la taxe sur la valeur ajoutée, les Allemands reviendront sur ce qu'ils envisageraient et se contenteront de maintenir le mécanisme de la taxe en cascade au taux de 4 p. 100, dont l'impôt sur le consommateur final est bien moindre que celui de la taxe sur la valeur ajoutée française au taux actuel.

En ce qui concerne les lois-cadres, je comprends très bien que l'évolution de la situation, le redressement de la balance des comptes aient amené le Gouvernement à penser que nos propositions de 1957 sont quelque peu dépassées. Néanmoins, le Gouvernement a lui-même déposé l'an dernier, au cours du mois de juin ou de juillet, un projet de loi de programme relatif à l'agriculture et un autre concernant l'industrie. Si le premier n'a pas eu de succès, le second en a eu.

Toutefois, si le Gouvernement a bien envisagé le dépôt de lois de programme, c'est qu'à son avis il fallait qu'on puisse dessiner, pour l'industrie française comme pour l'agriculture, un certain nombre d'objectifs auxquels elles doivent se ranger. Ainsi, là encore, des lois-cadres, même après une dévaluation qui théoriquement et pour des économistes libéraux tend à tout résoudre, paraissent utiles.

Aussi, je regrette que le Gouvernement ne veuille pas considérer de plus près s'il n'est pas opportun, pour tel ou tel secteur industriel, pour tel ou tel secteur agricole, d'envisager les formules que nous avions suggérées à l'époque.

La première question vise également à savoir dans quelle mesure le Parlement est associé à l'œuvre du Gouvernement, aux décisions que prend la France en application du Traité de Rome.

Je sais bien que le ministre des finances et le ministre des affaires étrangères ont, en différentes circonstances, répondu sur ce point à plusieurs parlementaires des deux assemblées. Néanmoins, la manière dont se déroulent maintenant les débats parlementaires, c'est-à-dire la difficulté de donner à la discussion de questions orales avec débat l'ampleur nécessaire, l'impossibilité de déposer des résolutions qui pourraient être discutées par les commissions et qui aboutiraient à des rapports permettant d'examiner l'ensemble d'un problème et de poser toute les questions utiles à son sujet, font que nous en sommes réduits, en fait, à poser des questions orales sans débat, même pour des sujets fondamentaux. Jamais nous n'arriverions, en raison de la difficulté de fixer une date au cours de nos brèves sessions, à avoir un débat au fond sur une question, fût-elle même très importante pour l'avenir de notre pays au sein d'une communauté où les charges improductives des différents partenaires sont loin d'être les mêmes pour des raisons qu'il est inutile d'expliciter à nouveau.

C'est pourquoi, monsieur le ministre des finances, en dépit de vos talents, vous n'avez répondu qu'imparfaitement à la question que j'ai posée à M. le Premier ministre, et non pas à vous-même, car nous nous souvenons, les uns et les autres, des interventions de M. Michel Debré, alors sénateur, sur des sujets du même ordre. (*Sourires.*)

En ce qui concerne la deuxième question, qui est beaucoup plus de fond que de procédure, j'ai l'impression que nous ne sommes pas, vous et moi, sur la même longueur d'onde. En effet, vous croyez — c'est tout au moins ce que vous venez de me dire — que le rapport Hallstein et les décisions qui en ont découlé apportent une solution très satisfaisante quant à l'évolution de la politique économique européenne, soit à l'intérieur de l'Europe des Six, soit même à l'intérieur de l'Europe des Treize, les Sept et les Six étant destinés, grâce à leur bon voisinage, à se rejoindre à la faveur d'un désarmement tarifaire, douanier et contingentaire assez important dans les années qui viennent.

Rappelons-nous cependant que, si le traité du Marché commun a été institué et approuvé, c'est qu'une notion fondamentale se profilait derrière la réalité, celle de la préférence communautaire. A quoi servirait, en effet, une protection douanière commune autour des différents pays partenaires s'il n'y avait pas de la part des uns et des autres la volonté d'acheter par préférence un certain nombre de productions industrielles et agricoles aux membres du Club ?

Or, la politique qui tend à accélérer les étapes du traité, si elle ne défavorise pas les membres du Club dans leurs rapports entre eux, dans la mesure où s'exerce une préférence communautaire, ouvre la porte à des importations accrues en provenance de pays tiers qui voient réduire à leur avantage les droits de douane frappant leurs produits, puisque deux réductions viennent d'être consenties, l'une au cours d'une première étape, il y a quelques mois, l'autre au cours d'une deuxième étape, d'ici la fin de l'année.

Nous offrons ainsi, nous, Communauté européenne, des facilités à ceux qui ne sont pas des partenaires, au détriment peut-être de certaines activités nationales. En conséquence, je me demande si une politique généralisée de libéralisation des échanges ne va pas à l'encontre d'un certain nombre d'intérêts français très importants. Vous n'avez pas répondu, en effet, monsieur le ministre des finances, au dernier paragraphe de la question n° 120, dans lequel je demande à M. le Premier ministre « s'il estime ces dispositions compatibles avec le nécessaire développement de certains secteurs de l'activité économique française, et notamment de l'industrie des biens d'équipement ».

Un autre paragraphe de la même question soulève également le problème de la préférence communautaire à l'égard des pays associés d'Afrique, quel que soit leur statut. Sur le deuxième point, nous avons eu, M. Peyrrefitte, notre collègue député et moi-même, les plus grandes difficultés à la commission des territoires d'outre-mer de l'assemblée parlementaire européenne à faire admettre dans une résolution votée à la fin de l'année 1959 le principe de la préférence communautaire à l'égard des pays associés, car nos partenaires allemands, comme nos partenaires hollandais, prétendaient continuer à acheter leurs matières premières dans n'importe quel pays du monde sans assurer la moindre préférence communautaire aux productions semblables des pays associés de ce qui fut la Communauté française. Ainsi, tandis que la métropole finance une partie de ces territoires de la Communauté à juste titre, nos partenaires n'apportent qu'une très faible contribution, celle qui est prévue par le traité, mais n'apportent pas celle, beaucoup plus importante, qui consisterait à assurer l'écoulement régulier, année après année, d'une partie de la production d'outre-mer, composée de produits tropicaux et de matières premières industrielles.

En ce qui concerne le premier point, celui des biens d'équipement, vous savez comme moi que le déficit de la France à l'égard des pays industriels s'élève actuellement à 170 milliards de francs, ce qui est un chiffre considérable, alors que c'est l'industrie qui incorpore la plus grande partie de main-d'œuvre de qualité et qu'un pays comme le nôtre, s'il ne développe pas son industrie des biens d'équipement, prendra un retard technique important par rapport à ses partenaires du Marché commun. Nous avons ainsi malheureusement fait démarrer l'opération du Marché commun sans avoir pris la précaution de constituer en France l'industrie des biens d'équipement dont nous avions besoin, malgré les propositions formelles faites à cette assemblée en 1955, en 1956 et en 1957 et malgré les propositions faites au gouvernement du général de Gaulle par une commission spéciale constituée à cet effet au mois de septembre 1958.

Par conséquent, aujourd'hui encore, nous nous trouvons au nombre des pays industriels qui importent une part beaucoup trop importante de leurs machines-outils, de leur matériel pétrolier, de leur matériel du génie civil et des travaux publics, de leur matériel nécessaire à l'industrie chimique, de leur matériel de bureau. Et ces importations proviennent, non seulement de la petite Europe, mais de l'Europe des Treize et même des Etats-Unis, alors qu'une politique plus dynamique à l'intérieur de notre pays, mieux orientée par la puissance publique, eût permis de développer l'industrie fondamentale qui, je le répète une fois encore, occupe une large part de notre main-d'œuvre, ce qui n'est pas inutile dans la perspective actuelle où la reprise économique n'a pas eu l'ampleur qu'on aurait pu souhaiter.

Ainsi, il semble que la politique de libéralisation des échanges risque de conduire à certaines difficultés si, par un moyen ou par un autre, le Gouvernement ne prend pas des dispositions pour développer des industries actuellement déficitaires dans notre pays. Au surplus, le fait de ne pas se préoccuper de cet aspect des choses et de croire qu'au fond tout s'arrangera parce qu'il y aura une pression des prix des produits importés sur les produits nationaux peut avoir des répercussions nationales très grandes.

Je ne veux pas commenter ici le discours de M. Maurice Thorez de dimanche dernier, qui a été repris par *L'Humanité* d'hier, sur les inconvénients du traité de la C. E. C. A. sur l'industrie charbonnière, mais *mutatis mutandis* il faut que l'on prenne certaines précautions si nous ne voulons pas avoir de surprises extrêmement graves sur le plan social dans certains départements où, du fait de la libéralisation de plus en plus grande des échanges, rien n'a été fait pour le développement d'industries supplémentaires ou complémentaires pour parer aux difficultés que rencontrent les industries en voie de ralentissement, comme celle du charbon.

Je me demande, monsieur le ministre, si la passion libérale qui déteint sur l'ensemble de la Communauté économique européenne ne va pas à contre-courant de l'histoire, alors que nous constatons que les seuls ensembles économiques puissants dans le monde sont ceux dans lesquels l'organisation économique est, sinon planifiée, tout au moins concertée, témoins l'U. R. S. S. et les Etats-Unis.

Je crois, à cet égard, qu'il est fondamental, pour que le Marché commun ne se traduise pas dans quelques années par la disparition de certaines industries françaises essentielles, que vous revisiez dans une large mesure votre comportement et que, sans pour autant porter atteinte aux fondements du traité, vous preniez l'initiative de développer en France certaines industries nécessaires. Vous savez le temps qu'il faut pour y parvenir. La mise en route d'une industrie d'équipement sérieuse nécessite plusieurs années et, si nous attendons trop, nous constaterons à regret que le Marché commun et la libéralisation des échanges auront conduit à utiliser dans notre pays, non pas des techniques françaises, mais uniquement des machines étrangères sans que nos ingénieurs français puissent contribuer au développement de ces industries. Nous verrons alors les meilleurs d'entre nous partir vers l'étranger et ce sont les cerveaux français qui participeront à ces importations, alors que, normalement, avec la qualité des hommes et l'importance de certains de nos services de recherches, nous devrions plutôt être exportateurs qu'importateurs dans ce domaine.

C'est pourquoi je pense, monsieur le ministre, qu'il serait prudent que vous nuanciez votre tendance libérale et que vous envisagiez, avec bonhomie, mais volonté, la mutation vers une organisation de l'industrie infiniment plus concertée, pour ne pas dire planifiée. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je m'excuse de retenir encore quelques instants l'attention du Sénat, mais la question posée par l'honorable M. Armengaud portait sur un sujet fort important à l'égard de différents aspects de notre politique. Je ne voudrais pas que M. Armengaud crût que le Gouvernement s'en remet au seul hasard, pour l'orientation de l'économie française. Il y a un domaine où le libéralisme était nécessaire : c'était celui du désarmement contingentaire et douanier. Il était nécessaire pour la consolidation et le développement de l'activité nationale, pour l'essor de nos progrès techniques que nous acceptions une ouverture de nos frontières. (*Très bien !*) Celle-ci, non seulement nous était réclamée par le monde entier, mais répondait à notre intérêt propre et les faits ont prouvé que c'était notre intérêt.

Ceci étant, il va de soi que le Gouvernement ne saurait se désintéresser du renforcement de nos structures industrielles. M. Armengaud, avec raison, a visé un secteur où la France n'est pas dans une position aussi satisfaisante que dans d'autres secteurs, celui de l'industrie des biens d'équipement. Il est exact que nous avons à cet égard un déficit assez appréciable, chaque année, dans notre balance commerciale. Mais, au cours des deux dernières années, non seulement les principales affaires françaises qui s'adonnent à l'industrie d'équipement ont enregistré des succès marqués et certains sont éclatants, mais encore le Gouvernement, par toute une série de dispositions, se préoccupe de favoriser le développement de cette industrie. Il suffit, pour s'en rendre compte, de se référer aux analyses et aux dévelop-

pements contenus dans le plan intérimaire qui a été communiqué récemment à la commission des finances de la haute assemblée.

J'ajoute que, sur la politique même du Marché commun, M. Armengaud m'a paru exprimer le souci que la préférence communautaire voulue par les auteurs du traité de Rome cesse d'être une réalité. Puis-je lui signaler que les décisions auxquelles je me suis référé, prises à Luxembourg et à Bruxelles, constituent, au contraire, la consécration de cette préférence par la mise en application du tarif extérieur commun ?

Cette décision ne peut que développer le commerce entre les Six. Il suffit d'ailleurs de se référer aux statistiques, de voir ce qu'a été le développement de ce commerce au cours des dernières années, pour mesurer les résultats obtenus et pour se rendre compte que la politique du traité de Rome a été largement bénéficiaire à l'ensemble de l'industrie des pays intéressés.

J'ai ajouté tout à l'heure que nous ne devions pas pour autant ne pas pratiquer une politique assez libérale vis-à-vis des pays appartenant à d'autres zones, sous réserve d'obtenir d'équitables réciprocités. C'est aussi l'esprit des conclusions qui ont été adoptées à Luxembourg et à Bruxelles et je crois qu'il répond au meilleur de nos intérêts. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

EMPRUNT DES CHARBONNAGES DE FRANCE

M. le président. M. Vincent Delpuech demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques les raisons pour lesquelles il a cru devoir autoriser les Charbonnages de France à lancer lundi prochain un emprunt public.

Cette autorisation ne manquera pas de surprendre les milieux des régions minières de France, alors que le chômage sévit depuis de nombreux mois et que l'on envisage la fermeture des mines non rentables.

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* Messieurs, la réponse à la question posée par l'honorable M. Delpuech me paraît relativement simple.

Les Charbonnages de France, comme toutes autres entreprises nationalisées, ont deux sections dans leur budget, ou si vous préférez dans leurs comptes ; une section que je qualifierai d'ordinaire, qui est d'exploitation, et une section extraordinaire, qui est d'équipement. Il a toujours été admis que pour les besoins de modernisation, d'investissement et d'équipement il pouvait être fait appel à l'emprunt. C'est naturellement dans la seule limite de ces besoins d'équipement ou d'investissement qu'un emprunt a été décidé et émis. M. Delpuech disait « lundi prochain », en raison de la date à laquelle il a déposé sa question.

Cet emprunt, depuis lors, a été effectué. Je suis heureux de dire au Sénat qu'il a remporté un succès exceptionnel : il a été couvert, en effet, en trois jours, à la cadence la plus rapide qu'aucun emprunt des Charbonnages de France ait jamais connue dans le passé. C'est là le témoignage — dont je suis personnellement fort heureux — que l'épargne a répondu à la fois à l'appel du Gouvernement et au désir des dirigeants des Charbonnages de France et qu'elle a apporté les fonds nécessaires à une entreprise de modernisation que la situation actuelle des Charbonnages, non seulement ne rend pas inutile, mais requiert plus que jamais car, dans la compétition nationale entre les différentes sources d'énergie et dans la compétition européenne, il importe d'améliorer les conditions d'exploitation pour pouvoir obtenir les meilleurs prix de revient et, par conséquent, faire face non seulement aux problèmes économiques, mais aux problèmes sociaux que pose dans tous nos pays l'exploitation des charbonnages.

M. Vincent Delpuech. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Monsieur le ministre, je vous remercie de vos renseignements, mais je ne suis pas d'accord avec vous.

Tous mes collègues qui représentent des régions minières savent très bien qu'à l'heure actuelle il est sans doute utile d'équiper les mines, mais qu'il y a quelque chose qui passe avant : c'est la lutte contre le chômage dans les mines.

Qu'allez-vous faire des mineurs ?

En installant de nouvelles machines, vous allez augmenter le nombre de chômeurs. Croyez-vous, monsieur le ministre, que c'était le moment de l'augmenter dans une corporation qui en compte de si nombreux, non seulement en France, mais en Belgique et en Allemagne ?

Nous ne savons plus comment occuper les chômeurs. Dans mon département par exemple, les fils de mineurs ne peuvent plus être embauchés et nous ne savons pas vers quelles activités les diriger car rien n'a été prévu jusqu'à ce jour.

Ne croyez-vous pas que ces 35 milliards qui ont été enlevés — dans le bon sens du terme — à l'épargne publique, auraient mieux servi à équiper les communes de France qui réclament des crédits soit pour les adductions d'eau, soit pour l'électrification, soit pour les écoles, plutôt que d'être mis à la disposition des Charbonnages de France ?

D'ailleurs, je me réfère à une déclaration de M. Baseilhac, directeur général des Charbonnages de France qui, dans un article de presse du mois de mai dernier, dit ceci :

« Sans doute, l'écart entre ce que nous pouvons produire et ce que nous écoulons n'est-il pas considérable : de l'ordre de 5 p. 100. Mais l'industrie houillère, en raison de l'importance de sa main-d'œuvre, s'accommode difficilement d'une variation, fût-elle aussi faible, et c'est pourquoi nous ne cessons d'insister que pour que soit définie avec précision « la règle du jeu » de la concurrence entre les diverses formes d'énergie.

« L'an dernier, j'avais souligné que nos difficultés étaient dues pour l'essentiel à des causes accidentelles, dont on pouvait espérer qu'elles disparaîtraient rapidement. Contrairement à cette hypothèse, les mêmes facteurs de mévente du charbon ont continué à jouer en 1959 et jusqu'à présent ». On ne peut pas dire qu'il y a une amélioration.

Dans le même article je lis plus loin :

« Ainsi, les termes de notre analyse n'ont pas fondamentalement varié depuis l'année dernière. Mais, du seul fait que ces deux facteurs conjoncturels de la crise se prolongent plus longtemps qu'on ne pouvait raisonnablement le penser leurs conséquences se sont faites évidemment plus lourdes sans que pour autant nous devions cesser d'espérer le redressement du marché charbonnier ».

Voilà donc le directeur général des Charbonnages de France qui déclare que son affaire ne marche pas. Elle ne marchait déjà pas l'année dernière, la situation ne s'est pas améliorée cette année.

Il demande à l'Etat l'autorisation d'emprunter 35 milliards pour augmenter la production de charbon sans se préoccuper du chômage qui va en résulter dans les mines, sans se préoccuper non plus de savoir comment il pourra être possible, je le répète, de venir en aide aux enfants et aux familles des mineurs qui vont être privés de travail.

Au lieu d'équipement il aurait été préférable de se préoccuper du plein emploi de la plupart des mineurs.

Je puis vous signaler que, dans des pays où la main-d'œuvre est pléthorique comme au Japon, on a provisoirement renoncé à l'équipement extraordinaire pour employer le plus de main-d'œuvre possible.

Ce qu'il fallait, je le répète, c'était employer les mineurs et non pas augmenter le nombre des machines et, par là même, le nombre des chômeurs.

Je me suis permis de poser une deuxième question qui ne sera pas évoquée aujourd'hui puisqu'elle ne vous concerne pas, monsieur le ministre. Elle vise l'emploi des 35 milliards.

J'y reviendrai la semaine prochaine, au moment de la discussion de la question orale avec débat de notre collègue M. Bardol sur la crise charbonnière en France.

Tout en vous remerciant de votre réponse, monsieur le ministre, je ne puis approuver l'autorisation de cet emprunt.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre aux observations très intéressantes que vient de présenter M. Vincent Delpuech. Il va de soi, d'abord, qu'il faut distinguer, dans la gestion d'une entreprise comme les Charbonnages de France, entre ce qui est la politique de trésorerie, les problèmes de financement, d'une part, et la politique industrielle, d'autre part.

Il va de soi également que, depuis quelques années déjà, en raison de l'évolution qui n'est pas propre à la France mais à tous les bassins houillers européens, il a été décidé de ralentir les travaux d'équipement. M. Delpuech a donc satisfaction sur ce point.

Si des problèmes d'investissement subsistent c'est que les houillères nationales ont développé un certain nombre d'industries annexes pouvant être tenues dans une large mesure pour des activités de reconversion qui emploieront de la main-d'œuvre et contribueront à résoudre le problème du chômage auquel il a bien voulu faire allusion. C'est, je crois, lui montrer qu'il n'y a

pas contradiction entre cet emprunt — dont il me permettra, du point de vue du crédit public, de ne pas regretter le succès — et la politique qui, logiquement, doit être suivie en la matière conformément à la ligne qu'il a parfaitement définie. (*Applaudissements.*)

REPORT D'UNE QUESTION

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse à une question orale de M. Jean Bène (n° 154), mais l'auteur de la question s'est excusé de ne pouvoir assister à la présente séance et, en accord avec M. le ministre des finances et des affaires économiques, demande que cette question soit reportée.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

M. le ministre des finances et des affaires économique doit lire la réponse de M. le ministre de l'industrie à la question n° 147 de M. Vallin.

D'autre part, il doit répondre aux questions de MM. Restat, Sempé et Romaine qui lui ont été transmises pour attribution par M. le Premier ministre et auxquelles il propose de donner une réponse commune.

Dans ces conditions, il demande que ces questions orales soient appelées dès maintenant.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

J'appelle donc tout de suite la question de M. Vallin.

SITUATION D'UNE ENTREPRISE SIDÉRURGIQUE DE LA RÉGION LYONNAISE

M. le président. M. Camille Vallin expose à M. le ministre de l'industrie qu'une entreprise sidérurgique de la région lyonnaise, Les Hauts fourneaux et fonderies Prénat, est menacée de fermeture à la date du 1er juin prochain ;

Qu'aucune raison valable ne justifie l'arrêt de cet établissement dont la rentabilité est démontrée d'une manière irréfutable ;

Que le maintien en activité des hauts fourneaux qui produisent des fontes spéciales concurrencées seulement sur le marché par celles produites par des entreprises étrangères est une nécessité économique en même temps qu'une mesure d'intérêt national.

Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour permettre à cette entreprise de bénéficier des prêts dont elle a besoin pour surmonter la crise de trésorerie qu'elle traverse et assurer ainsi leur emploi à plus de cinq cents travailleurs. (N° 147.)

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* Monsieur le président, M. le ministre de l'industrie s'excuse très vivement de ne pouvoir être présent à la séance d'aujourd'hui. Il est retenu par les débats du Conseil de la Communauté économique du charbon et de l'acier à Luxembourg et il m'a chargé de vous exprimer ses regrets personnels.

En son nom, je donne au Sénat quelques indications en réponse à la question présentée par M. Vallin.

La Compagnie des hauts-fourneaux et fonderies de Givors possède dans ce lieu un ensemble industriel comprenant deux hauts fourneaux, une cokerie et une fonderie de fonte de deuxième fusion.

L'entreprise était virtuellement en état de cessation de paiement en novembre 1959. Le tribunal de commerce de Lyon, sur la demande du président du conseil d'administration, en a confié la gestion à cette époque à un administrateur provisoire. Celui-ci a conclu avec les créanciers un arrangement comportant un moratoire expirant le 1er juin 1960.

Des efforts de la part de l'administrateur, des directeurs et du personnel de l'entreprise ont permis depuis novembre un certain redressement de la situation. Le personnel en avait d'ailleurs conçu l'espoir que serait possible la survie d'un établissement, qui, à l'automne, avait paru irrémédiablement condamné.

La question qui se posait était de mesurer si l'amélioration ainsi constatée était de nature à modifier les conclusions pessimistes antérieures résultant des perspectives défavorables de l'évolution du marché des fontes.

Le ministre de l'industrie a fait procéder à une enquête très complète sur la situation de l'affaire, tant au point de vue technique qu'économique et financier.

En premier lieu, l'élément bénéficiaire que la cokerie constituait pour l'entreprise, en produisant le gaz de distribution publique à Givors, était appelé à disparaître. En effet, la situation de la trésorerie de l'entreprise ne lui avait plus permis, dès la fin de l'hiver dernier, d'assurer régulièrement l'exécution de sa convention avec Gaz de France, qui a été ainsi conduit à assurer dès le 1er juin la distribution publique avec le gaz de Lacq. Il en est d'ailleurs résulté un léger avantage pour les usagers.

Par ailleurs, la production sidérurgique de Givors comprend des fontes hématites d'affinage et de moulage, dans des qualités qui sont produites par de nombreuses usines françaises. Or, les livraisons faites sur le marché intérieur par les producteurs français de fontes hématites d'affinage se sont réduites, de 1957 à 1959, de 404.000 tonnes à 250.000 tonnes. L'évolution des livraisons de fontes de moulage, sans être aussi défavorable, s'effectue dans le même sens.

Les importations de fontes d'affinage et de fontes de moulage sont, en 1959, en recul sensible par rapport à 1958. Les difficultés de placement constatées en 1959 ne peuvent donc pas être imputées à un accroissement des importations. Cette situation résulte, au contraire, de ce que les aciéries cherchent de plus en plus à limiter leurs achats de fonte, si bien que les producteurs de fontes brutes disposent d'une capacité de production qui excède notablement les besoins. La compétition risque de devenir de plus en plus dure, même en période de très haute conjoncture sidérurgique, comme c'est le cas actuellement, et les transactions s'effectuent à des prix très bas qui pénalisent particulièrement les fourneaux éloignés des lieux de consommation.

Les perspectives économiques générales sont plus favorables en ce qui concerne les activités de la fonderie.

C'est en fonction de cette situation d'ensemble que les actionnaires et créanciers de l'entreprise Prénat avaient à prendre leurs responsabilités quant à la poursuite de l'exploitation de telle ou telle partie de l'établissement.

Pour que l'Etat puisse envisager d'accorder sous forme de prêts une aide à l'entreprise, il était nécessaire que les dirigeants responsables aient préalablement proposé un programme d'action. Il ne serait pas concevable que l'Etat puisse étudier le moyen de venir en aide à une entreprise sans connaître qui serait son débiteur, quels seraient les éléments de l'actif et du passif de celui-ci et quelles perspectives de profits ou de pertes pourraient être offertes par l'entreprise demanderesse.

Les dirigeants et responsables de l'entreprise Prénat n'ont sans doute pas cru pouvoir affronter les risques des investissements nécessaires à l'amélioration de la rentabilité de l'entreprise, puisque, en dépit des précisions qui leur ont été données à ce sujet, ils n'ont pas cru opportun de présenter des propositions constructives.

A défaut d'une prise de position préalable des actionnaires ou des créanciers, en faveur du maintien de l'activité sidérurgique, tout engagement de l'Etat aurait conduit soit à accorder une subvention à fonds perdu pour un résultat incertain, ce qui n'est admissible, soit à ce que l'Etat se substitue à l'entreprise défaillante et assume lui-même les risques, ce qui ne peut être son rôle.

Tels sont les éléments de réponse que j'ai l'honneur de donner au Sénat à la suite de la question qui lui a été posée.

M. Camille Vallin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Vallin.

M. Camille Vallin. Monsieur le ministre des finances, permettez-moi tout d'abord de regretter l'absence du ministre de l'industrie dont je n'ai été informé qu'il y a quelques instants, d'autant plus que j'aurais voulu lui dire, à lui personnellement, mon sentiment sur son attitude dans l'affaire qui fait l'objet de ma question orale.

Sans doute la question que j'ai posée peut sembler ne présenter qu'un intérêt purement local et être d'une importance secondaire.

Même s'il en était ainsi, elle serait cependant amplement justifiée par le fait que cette affaire intéresse tout de même plusieurs centaines de travailleurs, plusieurs milliers, avec leurs familles, et que ces gens soient privés de leur droit au travail et menacés d'être jetés au chômage mérite quelque attention.

Au surplus, cette affaire pose un problème plus général et elle illustre toute la malfaisance de la politique européenne, et cela, je crois indispensable de le souligner.

J'ai longtemps pensé que je serais amené à retirer cette question, monsieur le ministre, car j'espérais que le ministre de l'industrie ferait entre temps le geste que nous attendions de lui, un geste qui ne lui aurait pas coûté grand-chose puisqu'il s'agissait, en l'occurrence, de la convocation d'une réunion où les représentants des actionnaires et des créanciers se seraient

retrouvés autour d'une table, en sa présence, avec les techniciens et les représentants des travailleurs de l'entreprise.

Mais sans doute c'était lui demander trop, puisque ce geste, qui ne l'engageait pourtant en rien, il n'a pas même voulu le faire. Ce refus du ministre de l'industrie est d'ailleurs à lui seul la preuve évidente de son impuissance à réfuter notre argumentation et de son désir de couvrir l'opération, car le refus de la discussion n'a jamais été un signe de force, un signe de la valeur de ses arguments.

Le ministre de l'industrie a reçu des rapports sérieusement étudiés, chiffrés, établis par des techniciens particulièrement qualifiés. Jamais il n'a réfuté un seul de nos arguments. Il s'est contenté d'affirmations gratuites que nous avons contestées et il a essayé d'esquiver ses propres responsabilités, ainsi que vous venez de le confirmer, monsieur le ministre des finances.

Nous avons assisté pendant des semaines à cette situation assez grotesque : d'une part, le ministre de l'industrie déclarant : « Je suis prêt à faire quelque chose, mais j'attends les propositions des actionnaires et des créanciers », et ces derniers affirmant : « Nous ne pouvons rien faire, car le Gouvernement nous refuse tout appui ! ».

Dans ces conditions, il est facile de comprendre pourquoi le ministre de l'industrie n'a pas voulu que cette confrontation ait lieu car il aurait bien fallu que chacun prenne ses responsabilités. En réalité, le ministre s'est incliné devant la volonté des milieux de la C. E. C. A. et des maîtres de la sidérurgie de fermer ces hauts-fourneaux au mépris des nécessités économiques et de l'intérêt national.

Que cet établissement soit victime de la C. E. C. A. et du Marché commun, c'est ce qui était dit textuellement dans la demande d'aide non remboursable adressée au mois de novembre 1959 par le conseil d'administration à la haute autorité de la C. E. C. A., au titre du paragraphe 23 de la convention annexe.

Voici ce que disait le conseil d'administration: « L'ouverture du Marché commun a provoqué une concurrence accrue dans le domaine de la vente des fontes ; la pénétration des fontes étrangères sur les marchés normalement approvisionnés par Givors, l'ont obligé à pratiquer des alignements avec ces prix de revient.

« En outre, Givors a ressenti profondément les effets de la création du Marché commun : les tarifs de transport du minerai de la houille et des ferrailles dont l'usine bénéficiait ont été jugés discriminatoires par la C. E. C. A. et ont été remplacés par d'autres à tarifs plus onéreux ».

On a assisté à un spectacle qui en dit long sur l'indépendance de la France. C'est le ministre des travaux publics du Gouvernement français qui a demandé à la S. N. C. F. d'obtempérer aux ordres de la haute autorité de la C. E. C. A.

« En ce qui concerne ces approvisionnements, ajoute le conseil d'administration, le prix des ferrailles est monté en flèche à cause de l'ouverture complète des frontières pour ce produit. Givors n'étant pas loin de la frontière italienne les ferrailles sont montées dans la région à des prix plus élevés que dans les autres régions de France, ce qui a encore aggravé cette situation.

« Au surplus, le prix des ferrailles a été frappé pendant plusieurs années de lourdes charges de péréquation ».

Ainsi, il semble que les choses soient claires : l'entreprise des hauts fourneaux de Givors est victime de la C. E. C. A. et du Marché commun.

Profitant des difficultés qu'elle connaissait, la marine et Homécourt, de Saint-Etienne, qui est liée au groupe Sidélor, l'a absorbé, a acquis la majorité des actions et a décidé de la faire disparaître, car, pour la rendre compétitive dans de telles conditions, il faudrait investir quelques dizaines de millions nécessaires à sa modernisation ou à sa reconversion. Or, cela n'intéresse pas les gens de Sidélor. Ils préfèrent évidemment éviter ces investissements et s'approvisionner en fonte hématite à l'étranger, notamment en Belgique et en Hollande, et ce, monsieur le ministre, pour plusieurs raisons : d'abord parce qu'ils paient la fonte moins cher, ensuite parce que cette fonte est produite avec du minerai de fer qu'ils vendent eux-mêmes — d'où premier bénéfice — avec du coke qui est fabriqué par des cokeries belges et hollandaises où ils ont des intérêts — second bénéfice — ce coke étant fabriqué avec du charbon fourni par les charbonnages belges où Sidélor a encore des intérêts — troisième bénéfice.

On comprend, dans ces conditions, pourquoi Sidélor n'est pas intéressé par la survie des hauts fourneaux de Givors et pourquoi ils s'emploient à liquider une entreprise sidérurgique française au profit d'entreprises sidérurgiques étrangères. C'est une opération de concentration capitaliste, une question d'intérêts purement capitalistes.

Mais que le ministre de l'industrie laisse faire une telle opération et la couvre, voilà qui éclaire singulièrement, s'il en était besoin, la nature de ce Gouvernement au service exclusif des monopoles qui dictent leur volonté, quoi qu'il puisse en coûter à l'économie française et à l'intérêt national.

En effet, monsieur le ministre, vous ne pourrez faire admettre à personne qu'il est conforme à l'intérêt national d'éteindre des hauts fourneaux qui produisent des fontes hématites et des fontes spéciales nécessaires à notre économie et de rendre la production d'acier un peu plus tributaire de l'étranger.

Faut-il rappeler qu'une telle entreprise devait tout de même présenter quelque intérêt pour le pays, puisqu'elle fut bombardée le 1er juin 1940 par l'aviation allemande. Je ne sais si c'est pure coïncidence ou l'expression d'une volonté, cyniquement délibérée que vingt ans après, jour pour jour, les hauts fourneaux soient éteints, sans que cette fois des bombes ennemies aient été nécessaires.

M. Adolphe Dutoit. Très bien !

M. Camille Vallin. Vous ne ferez admettre à personne l'inéluctabilité de cette fermeture. Ce n'est tout de même pas un hasard si, dans cette région, des hauts fourneaux ont été construits il y a plus de cent ans. C'est parce que le bassin de la Loire dont les charbons sont particulièrement cokéfiables est à proximité. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que les mineurs de la Loire connaissent des jours chômés tandis qu'on arrête la cokerie de Givors qui constituait un débouché, je ne dis pas décisif, mais en tout cas non négligeable. Et, soit rappelé encore en passant, on va fermer cette cokerie alors que la moitié du coke nécessaire à la sidérurgie est importée de l'étranger, ce qui, monsieur le ministre des finances, ne va pas précisément dans le sens d'une économie de devises.

Les hauts fourneaux de cette région s'approvisionnent au surplus en minerais dans les Pyrénées dont les gisements sont particulièrement riches : 50 à 55 p. 100 alors que la teneur de ceux de Lorraine est de 25 à 40 p. 100.

Il faut ajouter — des propositions précises ont été faites à M. le ministre de l'industrie — qu'à quelques kilomètres de là existent des pyrites de fer qui sont utilisées par Saint-Gobain et dont les cendres, une fois épurées, permettraient d'obtenir un minerai à très bon prix. Ces cendres de pyrites restent inemployées sur place alors qu'elles sont exportées en Allemagne et utilisées par des usines situées dans la région de Lubeck.

Enfin, si l'on tient compte que, du point de vue de l'écoulement des fontes de moulage, le complexe Loire-Rhône-Alpes, en ce qui concerne les fonderies, est en plein développement, il apparaît à l'évidence qu'il y a nécessité de produire sur place les fontes de moulage nécessaires à ces fonderies.

Monsieur le ministre, rien, du point de vue économique ne justifie la disparition des hauts fourneaux, les seuls avec ceux de Chasse qui existent dans toute la région lyonnaise et stéphanoise, région qui, au surplus, constitue un véritable nœud de voies de communications fluviales, routières et ferrées, qui dispose d'un port pétrolier, reçoit le gaz de Lacq, ce qui permet, pour l'avenir, toutes les possibilités de reconversion avec utilisation du pétrole ou du gaz pour la fabrication de l'acier, avec l'économie de coke, donc de devises, que cela suppose.

Voilà, monsieur le ministre, quelques arguments. Il y en a bien d'autres. Il faudrait des heures pour les développer.

Ces arguments, monsieur le ministre de l'industrie les connaît bien, il ne les a jamais réfutés.

Il s'est contenté de répondre : « Que font les actionnaires et les créanciers ? », comme s'il ne savait pas pertinemment que leur seul souci est de liquider l'usine. Mais personne n'est dupe.

Toute une population, monsieur le ministre, a manifesté : ouvriers et techniciens, commerçants fermant leur boutique ; tous ont manifesté durant 50 kilomètres entre Givors, Lyon et retour, approuvés par des milliers et des milliers de personnes.

A cette population qui réclamait le droit au travail, la sauvegarde du patrimoine national, le préfet du Rhône a envoyé ses C. R. S. et a mis la préfecture en état de siège. Le refus de la discussion et la police : voilà les arguments avec lesquels vous nous avez répondu.

Croyez, monsieur le ministre, que le Gouvernement est sévèrement jugé dans toute cette région. La population est à même de juger de la différence entre les paroles sur la grandeur nationale et les actes qui vont dans un sens diamétralement opposé. Elle est à même de vérifier ce que nous n'avons jamais cessé de dire, nous les communistes, sur la nocivité de la

C. E. C. A. et du Marché commun pour l'économie nationale et la classe ouvrière. Elle est à même de juger la valeur des grands discours sur la décentralisation industrielle.

Quand on veut créer des usines là où il n'y en a pas, on commence par empêcher de fermer celles qui existent surtout quand il s'agit d'industries de base aussi vitales pour l'économie du pays.

M. le ministre de l'industrie m'a fait répondre par vous, monsieur le ministre des finances, une fois de plus à côté de la question, ce qui est une manière comme une autre de répondre « non ». La question qui était posée au ministre de l'industrie était la suivante : Réunir en sa présence les représentants des créanciers et des actionnaires, ceux des travailleurs et les techniciens de l'entreprise, était-ce une exigence exagérée, impossible à satisfaire ? Eh bien ! au risque d'apparaître comme nourrissant encore quelques illusions, une fois de plus et pour la dernière fois, je demande au ministre de l'industrie, par votre intermédiaire. monsieur le ministre des finances : êtes-vous décidé, oui ou non, à provoquer la réunion...

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Vallin. Je vous rappelle que vous n'avez droit qu'à cinq minutes.

M. Camille Vallin. Je veux conclure justement sur cette question en demandant à M. le ministre de me répondre par oui ou par non : êtes-vous décidé à provoquer la réunion...

M. Georges Cogniot. Voilà exactement le problème !

M. Camille Vallin. ... des actionnaires, des représentants des travailleurs, des techniciens et de la direction de l'entreprise afin qu'en présence du ministre de l'industrie ou de ses représentants nous puissions confronter les uns et les autres la valeur de nos arguments et prendre les décisions qui s'imposent. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances. Je ne suis pas en mesure de répondre à la dernière question qu'a posée l'honorable sénateur.

M. Jacques Duclos. C'est la question la plus importante !

M. Camille Vallin. Je regrette, croyez-le, l'absence de M. le ministre de l'industrie.

M. le ministre des finances. Il va de soi que je lui ferai part des observations qui ont été présentées.

Je ne peux pas non plus laisser dire que le ministre de l'industrie, dans ces circonstances, a esquivé ses responsabilités. Je connais assez et le Sénat connait suffisamment sa conscience et son sentiment du devoir pour être certain que le ministre de l'industrie a fait tous ses efforts pour régler cette affaire dans le sens le plus favorable. Il n'y est pas parvenu. C'est sans doute par la faute des hommes, c'est aussi par la faute des circonstances. Nous sommes, en France comme dans d'autres pays, en présence de phénomènes de concentration à peu près inévitables.

Cela dit, chacun sait que le marché des fontes est difficile à l'heure actuelle et il est explicable qu'une unité de production plus réduite ait souffert de difficultés plus importantes.

C'est tout ce que je puis dire aujourd'hui pour répondre à l'honorable M. Vallin.

SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

M. le président. Comme je l'ai indiqué précédemment, M. le ministre des finances et des affaires économiques doit donner une réponse commune aux questions orales de MM. Restat, Sempé et Romaine, qui concernent les mesures à prendre à la suite des calamités atmosphériques.

Mais auparavant, il accepte que soit appelée la question de M. Raybaud à M. le ministre de l'agriculture.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* En effet, monsieur le président.

M. le président. Voici donc la question posée par M. Joseph Raybaud :

M. Joseph Raybaud demande à M. le minsitre de l'agriculture de bien vouloir lui indiquer les raisons qui l'ont déterminé à prendre la circulaire du 12 février 1960 relative au mode de calcul du taux des subventions pour travaux d'alimentation en eau potable, qui commente de façon restrictive les dispositions de l'arrêté interministériel du 11 février 1960 puisque, en pratique, elle tend à aggraver le taux de réduction de la subvention. (N° 143.)

La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Henri Rochereau, *ministre de l'agriculture.* Je remercie tout d'abord les auteurs des questions précédentes ainsi que M. le ministre des finances qui veulent bien accepter que la question de M. Raybaud soit appelée immédiatement pour me permettre de me présenter devant la commission des finances dans un quart d'heure.

A la question posée par M. Raybaud, je crois pouvoir faire la réponse suivante : l'arrêté interministériel du 11 février 1960 a délégué au ministre de l'agriculture la charge de fixer, en fonction du prix de revient du mètre cube d'eau, les taux des subventions allouées pour les adductions d'eau, à condition que l'ensemble de ces subventions reste dans la limite de 40 p. 100 des dépenses subventionnées.

En l'occurrence, le prix de revient considéré est déterminé par le coût total des charges annuelles pour l'amortissement des installations et les dépenses d'exploitation. Ce coût total, rapporté à la consommation prévisible totale, donne le prix brut du mètre cube d'eau. Il ne doit pas être confondu avec le prix de vente qui sera demandé aux abonnés, puisque la prise en charge par l'Etat, et subsidiairement par les collectivités locales, d'une partie de la dépense aura précisément pour effet de permettre une réduction des tarifs. En réalité, c'est la charge d'amortissement des installations qui constitue l'élément déterminant du prix de l'eau, les charges d'exploitation ne représentant qu'une fraction très faible du coût de l'eau.

Le pourcentage de la subvention donne ainsi, avec un degré d'approximation suffisant, le pourcentage d'abattement à opérer sur le prix brut pour en tirer le prix net. Il est pratiquement très rare que les réseaux d'alimentation en eau potable restant à créer dans les communes rurales fassent ressortir un prix brut du mètre cube d'eau inférieur à 0,40 nouveau franc. En partant de cette constatation, la circulaire du 12 février a établi un premier pallier de subventions au taux de 15 p. 100 pour les projets dont le coût fait ressortir un prix de revient n'excédant pas 0,50 nouveau franc par mètre cube.

D'autre part, les études poursuivies depuis plusieurs années et dont les premières fiches établies en application du nouveau barème confirment les résultats, font ressortir que le prix brut du mètre cube d'eau dans les adductions d'eau rurales se situe à environ 1,40 nouveau franc. Cette seconde constatation conduisait inévitablement à fixer à 40 p. 100 le taux maximum des subventions applicables aux projets qui rentrent dans cette catégorie. C'est ce qu'a fait la circulaire du 12 février en prévoyant la possibilité d'accorder 40 p. 100 de subvention lorsque le prix de revient brut du mètre cube d'eau, tel qu'il ressort de la dépense totale, est compris entre 1,30 et 1,50 nouveau franc, soit, à ce taux de subvention, un prix net de l'ordre de 0,80 à 0,90 nouveau franc.

Compte tenu des très grands écarts qui existent en fait dans le coût des installations d'eau rurales suivant les ressources en eau, les difficultés géographiques, le degré de dispersion des populations, il n'est pas possible pratiquement d'établir un barème de subvention qui conduise à une péréquation absolue du prix de l'eau qui devra être payé par les usagers. Pour un prix brut de 0,50 NF, l'attribution d'une subvention de 15 p. 100 ramène le prix net à 0,43 nouveau franc. Pour un prix brut de 1,50 nouveau franc, une subvention de 40 p. 100 apporte une réduction pratique de 0,60 nouveau franc, mais il reste encore 0,90 à payer par les usagers.

Comme il ne saurait être question de priver totalement de l'aide de l'Etat les projets les moins onéreux qui, à certains égards, mériteraient au contraire un encouragement prioritaire, il a donc fallu se contenter d'établir un barème progressif et simple au demeurant qui apporte un allégement des charges relativement proportionnel aux besoins des créanciers.

La circulaire du 12 février 1960 a ainsi prévu des taux variant de 15 à 45 p. 100 et ce jusqu'à 1,70 nouveau franc. Si, au-delà de ce prix, le maximum des subventions plafonne à 50 p. 100, c'est que l'expérience montre que cette limitation est nécessaire pour ne pas dépasser le taux moyen de 40 p. 100 imposé par l'arrêté du 11 février en question.

Alors que, d'après les dernières estimations, il reste encore environ douze milliards de nouveaux francs de travaux à faire pour parachever l'équipement de base des populations rurales sur l'ensemble du territoire, il est peut-être raisonnable d'admettre que les dessertes les plus onéreuses ne soient pas encore entreprises par priorité. Compte tenu des observations de la cour des comptes, en outre, il convient d'inciter les collectivités

locales et les services techniques à trouver les solutions les plus économiques. (*Mouvements divers.*) En l'état actuel des ressources budgétaires, accorder une subvention de 60 p. 100 à un projet qui ferait ressortir un prix brut du mètre cube de 3 nouveaux francs, soit un prix net qui aboutirait ainsi à deux nouveaux francs environ, ce serait en réalité priver une population beaucoup plus importante qui pourrait payer l'eau un nouveau franc avec un prix brut de deux nouveaux francs subventionné à 50 p. 100.

Enfin, dernière observation. Il convient de noter qu'auparavant les taux de subvention atteignant 60 p. 100 n'étaient pas très nombreux. D'autre part, l'inclusion dans les dépenses subventionnables des branchements particuliers et, chaque fois que c'est possible, du réseau d'évacuation qui constitue le complément logique de l'alimentation en eau, conduit à une aide supplémentaire de l'Etat.

Tels sont en définitive les motifs qui ont conduit à l'adoption des mesures prises pour l'application de l'arrêté du 11 février. Il n'est pas exact de penser qu'il ait un caractère restrictif puisqu'en définitive il n'a d'autre objectif et n'aura d'autre résultat que d'établir le taux moyen de 40 p. 100 de subvention imposé par l'arrêté en vue d'un rendement optimum des crédits budgétaires. Il est d'ailleurs assez vraisemblable que nous aurons l'occasion d'en reparler sous peu de jours lorsque viendra en discussion, devant le Sénat, la loi-programme agricole et la loi de finances rectificative.

M. le président. La parole est à M. Joseph Raybaud.

M. Joseph Raybaud. Monsieur le ministre, j'enregistre vos explications et je vous en remercie, mais elles ne peuvent en aucun cas me satisfaire. Je m'excuse de vous le dire avec une franchise aussi brutale, car dans cette assemblée votre ardent désir de bien faire est unanimement apprécié.

La parution de l'arrêté du 11 février et son application n'ont fait qu'un dans l'esprit des maires de nos communes rurales, préoccupés d'entreprendre des travaux d'adduction d'eau indispensables à la vie des collectivités dont ils assument l'administration avec le souci permanent de lutter contre l'exode rural.

C'est en application des dispositions de la loi du 23 novembre 1940 permettant de modifier, par arrêtés concertés du ministre intéressé et du ministre des finances, les taux de subventions tels qu'ils sont fixés par le décret du 21 avril 1939, qu'a été pris votre arrêté. Je ne sais si la loi du 23 novembre 1940 a été validée au lendemain du retour à la légalité républicaine — c'est une question que je vous pose en passant mais cela dit, votre arrêté du 11 février 1960, signé en commun avec le ministre des finances, vient, à la suite du décret du 7 juillet 1947 et de l'arrêté du 8 avril 1958, modifier une troisième fois le barème des subventions dont les taux sont fixés, comme je le disais tout à l'heure, par le décret du 21 avril 1939.

En l'état du décret du 7 juillet 1947 et de l'arrêté du 8 avril 1958, le barème de la subvention était basé sur la notion de « charge caractéristique du projet rapportée à l'habitant desservi » tandis que maintenant le taux de la subvention sera déterminé « en fonction du prix de revient brut du mètre cube d'eau ».

L'idée est très louable en soi ; mais dans son application elle se révèle néfaste. Je sais bien qu'avant l'arrêté du 11 février 1960, le taux moyen des projets subventionnés atteignant très souvent le taux moyen de 50 p. 100 diminuait, au regard des possibilités budgétaires de votre ministère, le volume des travaux à entreprendre. Pour parer à cette difficulté majeure, vous laissez subsister un taux de subvention allant d'un minimum de 15 p. 100 à un maximum de 60 p. 100, mais après avoir posé le principe de la nouvelle notion de la subvention en fonction du prix de revient du mètre cube d'eau, vous le faites suivre dans votre circulaire du 12 février de cette précision — je la cite à la lettre : « Pour l'ensemble du territoire, le taux moyen des subventions allouées par le ministère de l'agriculture ne doit pas excéder 40 p. 100 du montant des dépenses subventionnables. »

En clair, avec des crédits identiques, vous mettez en œuvre un volume de travaux plus importants. Votre thèse, monsieur le ministre, est parfaitement soutenable en présence des nombreux projets en attente de réalisation. Mais permettez-moi tout de même de vous dire que l'application de votre nouveau barème est mal venue. Elle concorde, en effet, avec la suppression de la participation du crédit agricole au financement de la part des collectivités locales.

Privées de ce concours, les communes rurales doivent se retourner vers la caisse des dépôts et consignations qui prêtera au taux de 5,50 p. 100 au lieu de 3 p. 100, taux en faveur du crédit agricole qui, jusqu'à l'an dernier, pouvait assurer, avec la subvention de l'Etat, une grande partie du financement communal.

Cette situation — je me suis permis, monsieur le ministre, de vous l'indiquer dernièrement, au cours de l'audience que vous avez bien voulu réserver à l'Association des maires de France — est grave pour toutes les communes et les syndicats de communes qui, selon les dispositions de l'article 1er du décret du 6 mai 1939, ont droit aux subventions de votre ministère pour des travaux d'adduction d'eau potable si la valeur de leur centime durant les quatre derniers exercices n'excède pas 10 nouveaux francs.

En effet, la diminution du taux de la subvention de l'Etat, alliée à une augmentation de la charge communale, se traduira nécessairement par la mise en vente de l'eau à un prix plus élevé et, je puis le dire, prohibitif.

La restriction de la circulaire du 12 février 1960 apportée à l'arrêté interministériel paru la veille, dont la notion, je tiens à le rappeler, est de déterminer « le taux de la subvention en fonction du prix de revient brut du mètre cube d'eau », se traduira par une augmentation du prix de vente de l'eau.

N'oubliez pas, monsieur le ministre, que les techniciens qui se sont penchés sur les causes de la « dépression économique » dont souffrent près de la moitié de nos départements ont conclu que la situation déficiente de l'approvisionnement en eau de ces régions est à la base des mauvaises conditions de vie de leurs habitants et de l'exode vers les régions de grande concentration.

Si les techniciens observent ce drame, nos maires ruraux le vivent. La réalisation des projets d'adduction d'eau est déjà rendue assez difficile. Ne la rendez pas inaccessible par des prix prohibitifs. Dans quelques jours, monsieur le ministre, lors de l'examen de vos projets, nous aurons l'occasion, comme vous nous l'avez promis tout à l'heure, de reprendre cette discussion en posant dans toute son ampleur le problème de l'eau potable qui demeure l'un des éléments essentiels de « l'équipement rural collectif », à la réalisation duquel le corps d'élite du génie rural s'applique avec tant de dévouement depuis 1903. Je vous en supplie, monsieur le ministre, que nos maires ruraux ne continuent pas à être déçus ! (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le ministre de l'agriculture. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'agriculture. Je renouvelle à M. Raybaud l'assurance que ces problèmes d'adduction d'eau, de financement, de subventions et des difficultés de l'espèce seront revus dans leur ensemble au moment de la discussion prochaine devant le Sénat de la loi de programme agricole et de la loi de finances rectificative pour 1960.

Le Sénat comprendra que, sans vouloir allonger le débat sous forme de question orale, nous le reprenions au moment de la discussion qui sera sanctionnée par le vote des projets agricoles. (*Applaudissements.*)

— 6 —

ELECTION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur :

Nombre des votants		134
Bulletins blancs ou nuls		7
Suffrages exprimés	127	
Majorité absolue des suffrages exprimés	64	

A obtenu :

M. Emile Dubois : 127 voix.

M. Emile Dubois ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur.

— 7 —

QUESTIONS ORALES (*suite*)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite des réponses aux questions orales.

CALAMITÉS ATMOSPHÉRIQUES

M. le président. Il a été précédemment décidé d'appeler en même temps les trois questions orales de M. Restat, de M. Sempé et de M. Romaine sur les calamités atmosphériques, questions auxquelles M. le ministre des finances fera une réponse d'ensemble.

Je donne lecture de la question de M. Restat :

M. Etienne Restat expose à M. le Premier ministre qu'au cours du mois de septembre 1959 des pluies diluviennes ont détruit des ponts et routes dans le Sud-Ouest de la France.

Une question orale avait été posée, le 8 octobre, à M. le Premier ministre.

Un débat a eu lieu, le 15 octobre, et des engagements avaient été pris, le Gouvernement indiquant qu'un projet de loi serait déposé permettant d'accorder aux collectivités locales le concours de l'Etat pour la réparation des dégâts.

La caisse des dépôts et consignations sollicitée par lesdites collectivités en vue d'accorder des emprunts pour la restauration des ouvrages détruits s'est, jusqu'à ce jour, refusé de les accorder tant que les subventions ne seraient pas accordées par l'Etat. Cela revient à dire qu'aucune restauration n'a pu être effectuée et que les ponts et routes sont toujours dans le même état.

En avril et en mai 1960 et dans les mêmes régions, des dégâts importants ont été causés par les gelées printanières et, quelques jours plus tard, un violent orage de grêle s'est abattu causant des dégâts considérables qui, après ces gelées, occasionnent des pertes agricoles qui peuvent se chiffrer de 90 à 100 p. 100. Il demande, en conséquence :

1° A quel moment le projet de loi promis pourra être présenté au Parlement en vue d'accorder les crédits nécessaires permettant, d'une part, aux collectivités de les percevoir et, d'autre part, par voie de conséquence, à la caisse des dépôts et consignations d'accorder les prêts complémentaires ;

2° Quelles mesures compte prendre le Gouvernement en ce qui concerne les dégâts occasionnés au début de l'année par les gelées et les orages de grêle pour venir en aide aux agriculteurs sinistrés ;

3° Les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'a pas envisagé d'inclure dans sa loi d'orientation agricole la création d'une caisse des calamités agricoles. (N° 148.)

La question de M. Abel Sempé est ainsi rédigée :

M. Abel Sempé rappelle à M. le ministre de l'intérieur qu'il avait bien voulu reconnaître devant le Sénat, au cours de la séance du 16 octobre 1959, l'importance des dommages subis par les collectivités publiques et par les particuliers dans les départements du Sud-Ouest.

Il avait annoncé que le Gouvernement fixerait sa doctrine, c'est-à-dire, en fait, l'importance de l'aide que le budget de l'Etat pourrait accorder, dès que les rapports des inspecteurs généraux envoyés sur place auraient pu être dépouillés.

Il avait précisé que c'est à ce moment-là que la nature de l'effort pourrait être étudiée soit sous forme de projet de loi, soit tout simplement par un dégagement des crédits nécessaires.

Depuis cette période déjà ancienne de nombreux sinistres sont venus grossir l'importance des dégâts considérés dans les mêmes départements. Un nouveau cyclone vient de détruire de nombreuses maisons et installations agricoles dans le Gers et la Haute-Garonne.

Les agriculteurs sont surpris par le silence du Gouvernement face à des dégâts qui atteignent 60 à 100 p. 100 des récoltes.

Les sinistrés privés ne reçoivent aucune suite à leurs demandes de couverture des dommages subis sous forme de destruction de leur outil de travail, de leur maison ou de leur stock outil.

Les collectivités départementales ne peuvent entreprendre la reconstruction des ouvrages et routes détruits, la caisse des dépôts s'opposant à prêter les sommes nécessaires aussi longtemps qu'elle ne connaîtra pas le pourcentage de l'aide de l'Etat.

Il lui demande en conséquence :

1° Si un projet de loi sera déposé ou si une ordonnance accordant les avantages de l'ordonnance n° 58-1953 du 6 novembre 1958 est envisagée ;

— si l'Etat est bien disposé à participer à la réparation des dommages privés soit sous forme de remboursement d'une partie du capital emprunté, soit sous forme de prise en charge d'une partie notable des intérêts ;

2° Si le Gouvernement est en meusre de faire connaître le montant des crédits de subvention qui sera inscrit sur le prochain collectif budgétaire, ainsi que le taux moyen de subvention qui sera consenti ;

3° Si la caisse des dépôts sera d'ores et déjà autorisée à prêter aux départements une première tranche égale à 50 p. 100 du montant des travaux de reconstruction envisagés. (N° 155.)

Enfin, voici la question de M. Romaine :

M. Eugène Romaine demande à M. le Premier ministre quelles mesures il compte prendre à la suite du désastre provoqué dans le département de la Creuse par l'orage de grêle sans précédent du 14 mai pour venir en aide aux sinistrés, cinq communes étant totalement ravagées, de nombreuses autres partiellement.

Les dégâts se chiffrent d'après les premières estimations à plus d'un milliard ; si aucun secours du Gouvernement n'est apporté l'exode total de la population de cette région est inexorable.

En conséquence, il lui demande que, parmi les avantages qui pourront être accordés aux sinistrés, il leur soit permis de bénéficier à titre exceptionnel des subventions et primes de l'habitat rural pour effectuer les réparations de toitures et de l'intérieur des immeubles saccagés par la pluie diluvienne qui s'est engouffrée par les toits béants. (N° 150.)

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* MM. Restat et Romaine ont posé à M. le Premier ministre le problème de la réparation des dégâts résultant des pluies diluviennes ou des gelées qui ont affecté le Sud-Ouest de la France ainsi que d'un orage de grêle dans le département de la Creuse.

D'autre part, M. Sempé a demandé à M. le ministre de l'intérieur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour réparer les dégâts résultant des inondations du Sud-Ouest.

Il est apparu que la solution de ces problèmes mettait en jeu essentiellement des questions financières. C'est pourquoi le Premier ministre et le ministre de l'intérieur ont demandé au ministre des finances de répondre à l'ensemble de ces trois questions.

A MM. Restat et Sempé, je répondrai qu'à la séance du Sénat du 16 octobre 1959, le Gouvernement a indiqué que des mesures d'urgence avaient été adoptées pour faire face aux dégâts qu'ils visent et a pris l'engagement que des moyens de réparation nécessaires seraient mis à l'étude.

En revanche, l'hypothèse du dépôt d'un projet de loi que je qualifierai de type « Gard » ou du type « Alpes » a été écartée. En effet, de tels textes d'une particulière importance ne sont, semble-t-il, justifiés que lorsque les dégâts subis par une région sont eux-mêmes exceptionnels et particulièrement graves. En l'espèce les dégâts dits du Sud-Ouest ou du Sud-Est n'appartiennent pas à ces catégories et ils sont ainsi appelés parce qu'ils ont concerné, peu ou prou, l'ensemble des départements de cette zone géographique en 1959 et sont la conséquence des pluies qui ont eu lieu du printemps à l'automne 1959 sans qu'il y ait eu à proprement parler calamité.

Le Gouvernement, d'ailleurs, a d'ores et déjà pris des mesures utiles. Pour la réparation des dégâts aux récoltes, les demandes de prêts ont pu être présentés dans le cadre des procédures de financement existantes. Pour la réparation des dégâts tant publics que privés, notamment pour ceux qui concernent la voirie nationale et la voirie locale, les ouvrages du génie rural et l'habitat rural, des crédits supplémentaires d'un montant de 15 millions de nouveaux francs seront proposés à l'agrément du Parlement à l'occasion du prochain projet de loi de finances rectificative.

A l'aide de l'Etat accordée aux collectivités locales sous forme de subventions au taux majoré, suivant les conditions habituelles de réparation de dégâts, correspondra aussi un concours de la caisse des dépôts pour la couverture des besoins d'emprunt.

A l'occasion de ces dégâts, M. Restat a demandé les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'avait pas envisagé d'inclure dans la loi d'orientation agricole la création d'une caisse des calamités agricoles. Cette solution n'a pas été retenue, jusqu'à présent, pour les raisons suivantes.

La création d'une caisse des calamités publiques entraînerait, cela va de soi, la création d'un nouvel organisme contraire aux principes budgétaires traditionnels ; elle constituerait un nouveau démembrement de l'Etat auquel le Gouvernement est opposé pour des raisons de principe. Une telle solution, outre qu'elle entraînerait l'obligation de créer des ressources nouvelles, reviendrait aussi à accepter une affectation de recettes de caractère permanent, solution qui paraît à la fois inadaptée au problème des dégâts en cause et contraire aux principes que je viens de rappeler.

La formule retenue, qui consiste — dans la mesure où la réparation des dégâts nécessite des moyens financiers supérieurs à ceux normalement prévus par la loi de finance — à proposer au Parlement l'ouverture de crédits supplémentaires tenant compte, d'une part, de l'importance des dégâts à réparer, d'autre part, des possibilités des finances publiques paraît la mieux adaptée au caractère, fort heureusement irrégulier, des dépenses à faire.

Néanmoins, le problème se trouve posé par l'initiative de l'Assemblée nationale, qui a inséré dans le projet de loi d'orientation agricole, comme vous le savez, un article 35 *bis* nouveau faisant obligation au Gouvernement de déposer avant le 1er janvier 1961 un projet de loi portant création d'une caisse nationale de garantie contre les calamités agricoles. Comme le déclarait il y a un instant mon collègue M. le ministre de l'agriculture, ce projet de loi va venir devant le Sénat et la Haute Assemblée aura ainsi l'occasion de faire connaître son point de vue d'une manière détaillée.

Restent à traiter les problèmes précis, d'une importance plus localisée, qui ont été évoqués par M. Restat et par M. Romaine. En ce qui concerne les mesures que compte prendre le Gouvernement pour la réparation des dégâts occasionnés au début de l'année par le gel, ce problème a déjà été évoqué dans votre assemblée à la séance du 7 juin dernier et j'ai répondu dans l'essentiel sur ce point à des questions analogues qui m'étaient posées par l'honorable M. Kistler et par M. le président Courrière.

D'une part, des prêts spéciaux du Crédit agricole peuvent être consentis dans les cas d'espèce et, d'autre part, lorsqu'il s'agit de viticulteurs sinistrés, une partie de la charge de ces prêts, au moins dans les premières années, peut être prise en charge par la section viticole du Fonds national de solidarité agricole.

Les prêts du Crédit agricole sont destinés à permettre aux agriculteurs victimes de calamités publiques de réparer les dégâts qu'ils ont subis lorsque ces dégâts atteignent 25 p. 100 au moins de la valeur des biens en cause. Le montant des prêts ne peut, à vrai dire, excéder la valeur des dégâts subis. Leur durée maximum est de quinze ans pour les prêts à moyen terme et de trente ans pour les prêts à long terme et le taux d'intérêt est relativement modeste pour les deux catégories de prêts.

D'autre part, l'article 679 du code rural dispose que la section viticole du fonds national de solidarité agricole peut prendre en charge tout ou partie des deux premières annuités du prêt ainsi consenti aux agriculteurs. Il prévoit également que la même section peut prendre en charge, dans des conditions fixées par arrêté, tout ou partie de la troisième annuité dans le cas d'un nouveau sinistre survenant dans les trois ans. La même section peut encore — et toujours dans les conditions fixées par arrêté — supporter tout ou partie de la troisième et de la quatrième annuité lorsque l'arrachage et la replantation de la vigne sont reconnus nécessaires.

Enfin, pour répondre à la question posée par M. Romaine, je lui signale que la législation sur l'habitat rural ne s'applique pas en principe aux réparations d'immeubles évoquées dans sa question.

Néanmoins, dans un souci de bienveillance, M. le ministre de l'agriculture ne se refusera certainement pas à étudier les demandes de subventions et de prêts qui pourront être déposées par les agriculteurs sinistrés du département de la Creuse, afin d'essayer de leur donner satisfaction dans toute la mesure du possible.

M. le président. La parole est à M. Restat.

M. Etienne Restat. Je vous remercie, monsieur le ministre, des indications que vous venez de formuler, mais elles ne répondent pas à mes préoccupations, pas plus, je pense, qu'à celles de mes collègues.

Quelle est la situation ? Nous avons eu des dégâts en septembre 1959. Des questions orales ont été déposées le 8 octobre et le Gouvernement a répondu le 15 devant le Sénat. Il nous avait été indiqué qu'un projet de loi serait déposé et que les crédits alloués nous permettraient d'avoir des subventions, qui nous permettraient à leur tour d'obtenir des prêts à la Caisse des dépôts et consignations. Or, le projet de loi autorisant ces déblocages de fonds n'est pas encore déposé.

Depuis cette date, rien n'est réparé. Les ponts, les routes départementales et tous les ouvrages qui ont subi des dégâts sont encore dans le même état. Entre les départements du Lot-et-Garonne et du Gers, il n'y a plus aucune communication : le pont a été emporté par les eaux.

Vous venez de nous dire que vous allez, dans la prochaine loi de finances, envisager de nous accorder des crédits. Nous ne vous demandons pas un tel volume de crédits nous demandons la possibilité de nous présenter à la Caisse des dépôts et consignations qui nous a refusé, malgré toutes les démarches faites par le président du conseil général de mon département, mon collègue Bordeneuve qui est à mes côtés, de nous accorder des prêts. Voilà exactement le sens de ma question. Il est urgent de permettre à un département qui a voté le principe d'un emprunt de 150 millions pour réparer ses dégâts, de le réaliser, ce que la Caisse des dépôts refuse de faire tant que ne lui est pas accordée une subvention, si minime soit-elle.

J'en arrive à mon deuxième point. Vous avez rappelé ce qui figure dans le code rural et découlant des dispositions de la loi du 8 août 1950, que connaît bien le Sénat puisque j'en étais le rapporteur à l'époque. Ce qui nous inquiète, ce ne sont certes pas les mesures qui figurent dans le code rural ; c'est de savoir si le Crédit agricole dispose de suffisamment de fonds pour accorder ces prêts. Or nous craignons que le Crédit agricole ne soit insuffisamment doté et qu'il ne se trouve dans l'obligation de rejeter les demandes de prêts émanant des sinistrés, parce qu'il n'aura pas assez de crédits à sa disposition.

Dans le troisième point, j'avais posé le problème de la caisse des calamités. Je pensais qu'elle serait inscrite dans le projet de loi d'orientation. L'Assemblée nationale a réparé cette erreur par l'amendement dont vous avez bien voulu indiquer la teneur tout à l'heure. Ce n'est pas la première fois que le Parlement indique, dans un texte, que le Gouvernement sera tenu, à une date déterminée, de déposer un projet de loi portant création d'une caisse de calamités agricoles. Je voudrais rappeler ici mes souvenirs. Cela figure dans cette loi du 8 août 1950 que je rappelais tout à l'heure et dans d'autres projets ou propositions de loi qui ont été votées. Il s'agit de savoir si un jour ou l'autre un Gouvernement, quel qu'il soit d'ailleurs — le vôtre, je pense — voudra bien se pencher sur ce problème.

Vous nous disiez tout à l'heure qu'une caisse de calamités comporterait un financement annuel. Si nous l'avions ou si nous l'avions eue dans le passé, nous n'aurions pas à attendre le dépôt d'un projet de loi. On pourrait automatiquement accorder des subventions aux départements et communes, lesquels pourraient à leur tour demander aux caisses publiques, c'est-à-dire à la Caisse des dépôts et consignations, des prêts en leur faveur. Il ne faudrait pas six mois d'attente et les dégâts occasionnés par ces calamités seraient réparés dans les délais les plus brefs. (*Applaudissements.*)

Voilà, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais présenter à la suite de votre réponse, dont je vous remercie. J'ai cru bon d'attirer votre bienveillante attention sur les points auxquels vous n'avez pas répondu, pensant que vous en tiendrez compte.

M. le président. La parole est à M. Sempé.

M. Abel Sempé. Monsieur le ministre, je ne saurais me réjouir de votre réponse. Vous avez indiqué, en effet, que la catégorie de dégâts que nous avons subis ne permettrait pas au Gouvernement de déposer un projet de loi ou de prendre une ordonnance semblable à celle dont ont bénéficié les départements des Cévennes. Etant donné que les dégâts n'ont pas été aussi importants dans le Sud-Ouest que dans les départements dont je viens de parler, nous le comprenons. Je me permets cependant de vous signaler que des industriels ont eu leurs usines détruites, que des propriétaires ont vu leurs maisons entièrement démolies, que des récoltes ont été complètement perdues, que de nombreuses petites communes rurales, de 200 à 400 habitants, ont subi des dommages qui s'élèvent jusqu'à 20 millions d'anciens francs. Les dégâts sont, certes, moins importants que dans les Cévennes mais ils affectent tout de même de nombreux particuliers et de nombreuses communes.

Vous prévoyez un crédit de 15 millions de nouveaux francs qui pourrait être consacré à l'aide à apporter, sans doute sous forme de subventions, aux sinistres publics et notamment à la voirie. Nous voudrions savoir si ces crédits permettront d'aider effectivement les départements, les communes et les particuliers victimes des sinistres qui ont été évoqués au cours du présent débat.

Les calamités sont survenues avant le 15 octobre 1959, date à laquelle un premier débat est venu devant cette assemblée. Nous avons déjà demandé à ce moment une aide financière,

estimant que les dégâts considérés doivent faire l'objet d'une affectation précise de crédits. Nous serions heureux de connaître sur ce point votre opinion, car je dois tout de même vous rappeler que certains départements, comme le Gers et l'Aude, ont subi pour 250 millions de dégâts sur les chemins. Les Pyrénées-Orientales, qui supportent un ensemble de dégâts de 13 milliards, ont subi également pour 250 millions de dommages à la voirie communale et 147 millions à la voirie départementale.

Pour conclure, étant donné que le Gouvernement préfère sans doute voter chaque année un crédit qui peut s'appliquer aux dégâts déterminés, nous sommes nombreux dans cette assemblée à souhaiter que le Gouvernement prenne l'initiative de créer un fonds qui serait doté annuellement de crédits, qui pourraient être calculés en considérant la moyenne des dégâts constatés au cours des dix dernières années. Ceci permettrait de venir en aide plus rapidement aux collectivités sinistrées. Nous ne serions pas obligés de pratiquer le jeu des questions avec ou sans débat qui sont oiseuses pour vous, monsieur le ministre, comme pour nous-mêmes. Puissiez-vous nous répondre favorablement ! (*Applaudissements.*)

M. Eugène Romaine. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Romaine.

M. Eugène Romaine. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre déclaration, des apaisements que vous nous avez apportés et des secours d'urgence que vous nous avez déjà alloués.

Je vous dirai qu'ils sont nettement insuffisants, car il s'agit d'un véritable sinistre. La grêle a d'abord anéanti les couvertures, puis la pluie diluvienne a parachevé le désastre ; s'engouffrant par les toits béants, elle a saccagé les intérieurs, les meubles et même leur contenu.

Sur plus de 150 habitations et dépendances, bon nombre sont des exploitations agricoles et, pour la plupart, les dégâts dépassent la valeur vénale de la propriété. Les évaluations très étudiées des services des ponts et chaussées et du génie rural dépassent d'ailleurs le milliard. Dans la majorité des cas, sans secours, les sinistrés risquent de venir accroître l'exode inquiétant de ce département.

Ne pourrait-on leur accorder, ainsi que d'ailleurs vous venez de l'indiquer, les avantages collectifs que vous accordez aux particuliers : primes ou subventions de l'habitat rural ?

Vous nous avez annoncé qu'un projet de loi, comportant l'inscription d'un crédit de quinze millions de nouveaux francs, allait être déposé. Je vous demande, monsieur le ministre, s'il aura effet rétroactif et si dès maintenant vous allez donner des instructions pour que les dossiers soient constitués ?

En ce qui concerne les bâtiments communaux et les routes, le problème se pose d'une façon différente ; d'ailleurs, je vous dirai que j'ai même passé sous silence les récoltes détruites à 100 p. 100.

Les municipalités comptant de 200 à 400 habitants qui, ayant un centime inférieur à cinquante anciens francs, ne peuvent accomplir un effort financier suffisant et il est impensable de songer à voter des centimes additionnels supplémentaires avant de nombreuses années sans décourager davantage cette population qui restera inévitablement endettée.

C'est pourquoi je vous demande de faire appel aux crédits inscrits à l'article 37-95 de la loi organique dont vous disposez.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre très brièvement aux trois sénateurs qui ont posé les questions groupées pour leur dire que c'est, malgré tout, un effort de bonne volonté, je le reconnais un peu tardif, qu'accomplit le Gouvernement en inscrivant dans le projet de loi de finances rectificative un crédit de quinze millions de nouveaux francs, c'est-à-dire d'un milliard et demi d'anciens francs. C'est un effort qui, je pense, permettra de satisfaire non pas — je n'ai pas d'illusion — toutes les doléances d'une région ou d'une autre mais d'apaiser les plus légitimes.

J'indique — je souligne ce point qui est peut-être d'ailleurs, comme le disait tout à l'heure l'un d'entre vous, un vice de notre législation — que l'octroi de subventions pourra déterminer l'octroi de prêts par la Caisse des dépôts et consignations comme il m'a semblé que vous le souhaitiez. Ces deux points sont donc clairs.

J'ai entendu parler également du problème des disponibilités du crédit agricole. Je donne au Sénat l'assurance que le crédit agricole a les disponibilités nécessaires pour faire face aux prêts auxquels a fait allusion en particulier, je crois, l'honorable M. Restat.

Tels sont les apaisements que je peux donner à la Haute Assemblée sur ce sujet, dont je comprends qu'il la préoccupe. (*Applaudissements.*)

REMBOURSEMENT DES DÉPENSES MEDICALES AUX ASSURÉS SOCIAUX

M. le président. M. Camille Vallin demande à M. le ministre du travail les mesures qu'il compte prendre :

1° Pour assurer la mise en application des récentes dispositions permettant le remboursement effectif à 80 p. 100 des dépenses médicales des assurés sociaux ;

2° Pour permettre aux caisses de continuer à effectuer dans les conditions normales le paiement des prestations dans les cas où certains médecins ont pratiqué la grève administrative.

La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, au nom de M. le ministre du travail.

M. Louis Joxe, *ministre de l'éducation nationale, au nom de M. le ministre du travail.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, le ministre du travail m'a chargé de l'excuser auprès de M. Vallin et, avec l'assentiment de ce dernier, je vais lire la réponse de mon collègue.

Premièrement : les mesures immédiates prévues par l'article 22 du décret n° 60-451 du 12 mai 1960 ont d'ores et déjà été prises. La circulaire n° 38 du 17 mai 1960 a donné aux directeurs régionaux des instructions pratiques pour l'envoi aux caisses régionales et aux syndicats de médecins des mises en demeure d'avoir à passer convention en vue de la fixation des tarifs.

Il est à espérer que de nombreuses conventions pourront être signées à bref délai, permettant à tous les assurés d'être effectivement remboursés à 80 p. 100 de leurs dépenses. La commission interministérielle des tarifs instituée par l'article 2 du décret sera en état de se réunir dès que les représentants des différents ministères auront été désignés. Il est à prévoir qu'elle pourra rapidement se prononcer sur les conventions qui lui seront soumises et fixer les tarifs applicables, à défaut de convention, aux soins donnés par les praticiens qui auront adhéré personnellement à la convention type.

Deuxième question posée par M. Vallin : les caisses de sécurité sociale ont été autorisées à prendre une série de mesures afin de limiter dans toute la mesure du possible, les inconvénients que pourrait présenter pour les assurés la grève administrative pratiquée par certains médecins. C'est ainsi que, même si la feuille de maladie n'a pas été signée par le médecin, la caisse rembourse les honoraires sur la base du tarif en vigueur si le médecin a indiqué d'une façon quelconque, soit par une mention sur l'ordonnance, soit par une attestation sur papier libre, la nature de l'acte accompli. Ces mesures, ajoute M. le ministre du travail, devraient permettre dans la majorité des cas, de donner satisfaction aux assurés sociaux.

M. Camille Vallin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Vallin.

M. Camille Vallin. Monsieur le ministre, lorsque j'ai posé cette question le 18 mai, soit cinq jours après la parution du décret touchant la sécurité sociale, le mot d'ordre de grève administrative venait d'être lancé et l'on pouvait se demander si cela ne provoquerait pas de sérieuses difficultés aux malades assurés sociaux pour obtenir le remboursement des frais médicaux engagés. Il semble que ces remboursements se soient effectués à peu près normalement en raison de certaines mesures prises par les conseils d'administrations des caisses.

De vos déclarations, monsieur le ministre, on peut déduire sans doute que ces mesures seront maintenues tant que durera la grève administrative et que les conventions entre les caisses de sécurité sociale et le corps médical ne seront pas conclues.

Ce point étant retenu, il n'empêche que la situation présente de graves inconvénients pour les assurés sociaux, car elle prolonge la période déjà trop longue des remboursements dérisoires de l'ordre de 25 à 30 p. 100 du montant réel des honoraires. Le but de ma question était donc de savoir quelles mesures vous comptiez prendre pour que le remboursement à 80 p. 100 devienne effectif. Vous m'avez indiqué, monsieur le ministre, que les dispositions de l'article 22 du titre IV, dispositions transitoires, étaient déjà appliquées, c'est-à-dire que des mises en demeure avaient été adressées par les directeurs régionaux des caisses de sécurité sociale aux membres du corps médical intéressés.

Mais cela ne règle pas, à mon avis, entièrement la question car, s'il n'y a pas de convention entre les caisses de sécurité sociale et les syndicats de médecins, le remboursement des frais médicaux engagés par les assurés sociaux va s'effectuer sur la base des tarifs-plafonds qui figurent en annexe de l'ar-

rêté du 12 mai, c'est-à-dire que les remboursements seront effectués sur les bases actuelles.

Or, qui sera lésé dans cette affaire ? Ce ne seront pas les médecins qui continueront à réclamer aux assurés sociaux les mêmes honoraires qu'actuellement, mais les assurés sociaux eux-mêmes qui continueront à être remboursés sur la base de 25 à 30 p. 100 au maximum des honoraires médicaux qu'ils auront réellement payés. Ainsi, monsieur le ministre, vous aurez proclamé qu'en principe le remboursement est de 80 p. 100, mais en fait rien ne sera changé et le scandale des remboursements dérisoires continuera au mépris de la loi et au mépris de votre décret.

Monsieur le ministre, nous souhaitons très vivement que les conventions soient signées dans tous les départements et nous approuvons les médecins de plus en plus nombreux qui expriment ce désir. Si dans un certain nombre de départements ces conventions ne sont pas passées dans le délai prescrit par l'article 22, qu'allez-vous faire ? Allez-vous fixer des tarifs d'autorité par l'intermédiaire de la commission interministérielle, tarifs d'autorité qui seront les mêmes que les tarifs conventionnels, c'est-à-dire qui correspondront réellement à la moyenne des honoraires actuellement perçus ? Si oui, prendrez-vous des mesures pour que ces tarifs soient opposables, ce qui serait la garantie d'un véritable remboursement à 80 p. 100 ?

Voilà, monsieur le ministre, les questions sur lesquelles je vous demanderai de bien vouloir me dire vos intentions. M. le ministre du travail n'est pas là, mais je serais heureux si vous pouviez, en son absence, apporter ici quelques précisions qui sont extrêmement importantes, vous le savez, pour les assurés sociaux. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

— 8 —

RAMASSAGE SCOLAIRE

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Edgard Pisani demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelle politique le Gouvernement entend suivre en matière de ramassage scolaire ;

Comment et à quelle date il envisage de résoudre, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, les problèmes que pose ce ramassage dans les domaines administratif, financier et technique. (N° 13.)

La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Mesdames, messieurs, le ramassage scolaire constitue un domaine encore mal connu, qui promet pourtant de prendre une importance considérable dans notre vie provinciale.

Lorsqu'on parle de ramassage scolaire — il est vrai que l'expression est peu satisfaisante — on évoque beaucoup d'expériences étrangères. On souligne que les Etats-Unis utilisent cette méthode pour scolariser une grande partie des enfants en âge d'aller à l'école. On évoque aussi des expériences locales françaises. On évoque, trop peut-être, la résistance de nos structures et de nos habitudes à des habitudes et à des structures nouvelles. On évoque — pourquoi ne le dirai-je pas à cette tribune ? — un apôtre M. Guicheteau, sans le travail, sans la patience et la science duquel le problème ne serait pas aussi bien connu.

Mais je ne crois pas qu'il soit possible de parler du ramassage scolaire sans déborder très largement les limites de la technique même de l'école et de la technique même des transports. Les rapports de l'enfant et de son éducateur relèvent de la famille, mais la part que l'école prend dans la vie locale intéresse au premier chef l'homme politique.

Le problème du ramassage scolaire, au-delà des difficultés techniques qu'il soulève, nous amène à aborder le problème des relations de l'école avec la communauté des hommes.

Si bien que mon propos s'articulera en trois parties. Dans un premier temps, je voudrais essayer de dire quels sont les problèmes généraux de l'enseignement qui justifient que soit posée la question du ramassage. Je dirai ensuite quels sont les problèmes spécifiques économiques, techniques, financiers, humains, que pose le ramassage ; j'essaierai enfin de dégager les conséquences qui peuvent découler d'une politique toute nouvelle.

Sur le premier point, je voudrais souligner la très profonde évolution des choses qui s'est produite depuis que la loi scolaire de 1880 est venue donner à la vie communale et scolaire la forme qu'elle a encore pour une grande part en France.

Le problème scolaire n'est plus du tout quantitativement ce qu'il était en 1880. En 1880, 5.520.000 enfants seulement fréquentaient l'enseignement primaire. En 1970, il y en aura onze millions, c'est-à-dire deux fois plus. En 1880, 200.000 adolescents fréquentaient les établissements du second degré. Il y en aura environ 3.200.000, c'est-à-dire seize fois plus, en 1970. En 1880, 30.000 étudiants fréquentaient l'enseignement supérieur. Il y en aura en 1970 600.000, le coefficient étant, dans ce domaine, de l'ordre de 20. Comment voulez-vous que des problèmes qui ont évolué quantitativement de la sorte soient résolus par des méthodes traditionnelles ?

Nous avons assisté depuis 1880 à une double expansion, l'une due à la natalité, l'autre à l'évolution de la civilisation. Jadis, le travail manuel était l'essentiel ; il est remplacé par le travail de la machine. Aujourd'hui, le travail intellectuel lui-même est exécuté par la machine. L'évolution de la situation bouleverse toutes les données du problème de l'enseignement, qu'il s'agisse des conditions du travail, des structures professionnelles, des modes de vie, qu'il s'agisse du problème des loisirs ou qu'il s'agisse des relations entre les hommes. En fait, l'évolution du problème exige une évolution parallèle de nos structures scolaires et de nos méthodes pédagogiques. Nous avons désormais plus de temps pour étudier. Nous avons besoin de savoir plus de choses que n'en savaient nos ancêtres.

Les manuels, qui représentaient 90 p. 100 de la population en 1800, n'en représenteront plus que 45 p. 100 en 1980. Les emplois moyens, qui exigent une formation intellectuelle déjà poussée, qui ne représentaient que 8 à 10 p. 100 de la population en 1800, en représenteront 45 p. 100 en 1980. Les emplois supérieurs, qui ne représentaient que 2 p. 100 en 1800, représenteront plus de 10 p. 100 en 1980.

Il suffit de comparer une houillère à une centrale atomique pour mesurer à quel point le nombre relatif des cadres a considérablement augmenté. Le problème se pose de savoir comment nous allons arriver à recruter tous ces cadres, tous ces techniciens supérieurs qui nous sont nécessaires et comment nous allons pouvoir donner à tous les enfants de France une chance de recevoir un enseignement qui leur permettra d'accéder à ces emplois moyens et supérieurs qui, pour une très grande part, leur étaient refusés jusqu'à présent.

En fait, il faut au moins une école du deuxième degré par canton dans toute la France. Ceci, en soi, constitue une vraie révolution pour notre pays. Cette école cantonale — on ne peut pas imaginer dans les cantons dépeuplés qu'il y en ait davantage — exige des transports, des cantines, toute une aide sociale très large.

L'instruction primaire élémentaire, qui constituait un objectif ambitieux pour les hommes de 1880, n'est plus qu'une étape. Nul ne peut, aujourd'hui, s'en contenter. En 1880, il était suffisant de savoir lire, écrire et compter ; aujourd'hui, il faut maîtriser un métier et comprendre le monde.

En 1880, nous avions à généraliser l'enseignement primaire ; en 1960, nous avons à généraliser l'enseignement secondaire et l'enseignement technique. Il faut que l'école secondaire soit ouverte à tous les enfants de France, non pas seulement en fonction de leur situation sociale, mais aussi en fonction de leur situation géographique.

90 p. 100 des enfants d'hommes exerçant des professions libérales continuent leurs études au-delà du baccalauréat ; 80 p. 100 des cadres de l'industrie et du commerce ; mais seulement 20 p. 100 des enfants d'ouvriers et seulement 10 p. 100 des enfants d'agriculteurs.

En fait, sinon en droit, l'école au niveau où elle est nécessaire aujourd'hui, c'est-à-dire au niveau secondaire et technique, n'est pas également ouverte à tous les enfants. Ceci constitue un problème d'autant plus grace que 40 p. 100 des meilleurs élèves de l'enseignement primaire sont, pour des raisons géographiques ou des raisons sociales, dans l'impossibilité de poursuivre leurs études au niveau du second degré. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Joseph Reybaud. Très bien !

M. Edgard Pisani. Or, la France n'a que très peu de ressources naturelles. La seule chance qui nous soit offerte dans le monde est d'avoir un réseau de techniciens, de chercheurs, d'hommes de science qui compense l'insuffisance de nos moyens économiques.

Or 4 p. 100 des effectifs scolaires aboutissent seulement à l'université en France. Les Etats-Unis ou la Russie atteignent des chiffres de l'ordre de 8 à 9 p. 100. Ces pays très riches en matières premières créent des matières premières complémentaires qui sont l'intelligence et la technicité. Nous-mêmes, qui manquons de matières premières fondamentales, nous devrions

faire un effort plus considérable encore pour compenser notre pauvreté naturelle par une supériorité intellectuelle. (*Très bien ! très bien !*) Fourastié le disait :

« Un pays sous-développé est d'abord un pays sous-enseigné. Un pays sous-enseigné devient très vite un pays sous-developpé. »

Ainsi l'évolution de la civilisation nous impose de créer dans tous nos cantons cet élément d'enseignement et de rayonnement intellectuel que constitue l'école du second niveau.

Mais le problème du ramassage ne se pose-t-il que pour ces écoles du second degré ? L'enseignement primaire auquel on pensait jadis ne pose-t-il pas, lui aussi, des problèmes de ramassage ?

A la vérité, l'école communale correspondait en 1880 à des données démographiques aujourd'hui dépassées. Il y avait, en 1881, 725 communes de moins de 100 habitants. Il y en a aujourd'hui 3.025. Il y avait 4.732 communes de moins de 200 habitants, il y en a aujourd'hui 10.137. Il y avait, en 1881, 8.338 communes de moins de 300 habitants, il en existe aujourd'hui 16.213.

Déciderons-nous de nous en tenir à une structure calquée sur une certaine situation alors que cette situation a disparu ?

Posons le problème en d'autres termes. La France compte 38.000 communes pour 45 millions d'habitants. La Hollande, la Belgique, le Luxembourg, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne fédérale, ensemble, comptent 38.752 communes pour 120 millions d'habitants.

Mais l'aspect démographique n'est pas le seul. Encore faut-il savoir ce que représentent les écoles. Il y a aujourd'hui 596 écoles de moins de cinq élèves, 2.584 écoles de six à dix élèves, 5.157 écoles de onze à quinze élèves, 7.959 de seize à vingt élèves. Je m'excuse auprès de M. le ministre qui compulse ses dossiers. Si ces chiffres sont inexacts, c'est que je n'ai pas ses moyens d'information.

M. Louis Joxe, *ministre de l'éducation nationale.* Vos chiffres sont exacts. D'ailleurs, ils proviennent des mêmes sources.

M. Edgard Pisani. Le problème du ramassage se pose donc aussi pour les écoles primaires. Le quatrième plan d'équipement et de modernisation ne devrait-il pas être l'occasion d'une profonde réflexion sur ce problème ?

Je ne méconnais cependant pas les difficultés auxquelles on peut se heurter en cette matière. Mais une analyse concrète des expériences qui ont été réalisées à Fresnes-en-Woëvre dans la Meuse, par la chambre des métiers de Maine-et-Loire et dans les Pyrénées-Orientales, au gré d'une expérience que notre collègue M. Grégory, qui en est le grand organisateur, voudra bien nous dire tout à l'heure, permettrait de les surmonter.

Quels sont d'abord les avantages du ramassage scolaire ? Je crois que le premier, le plus important — je parle surtout de l'enseignement primaire — c'est de permettre le recrutement de maîtres de meilleure qualité. La multiplication du nombre des maîtres qui correspond à l'évolution de notre démographie a conduit parfois à abaisser le niveau des concours. Nous avons le devoir, par tous les moyens — et le ramassage en est un — d'assurer une qualité toujours égale de notre corps enseignant.

Le deuxième avantage du ramassage scolaire, c'est qu'il permet de stabiliser dans les postes les instituteurs qui se déplaisent dans des classes uniques, isolés qu'ils sont dans des campagnes très lointaines, alors qu'ils connaîtraient une vie intellectuelle, une émulation pédagogique beaucoup plus grande, dans des écoles à plusieurs classes.

Le troisième avantage est, lui aussi, d'ordre pédagogique. Il consiste à répartir les enfants dans les écoles d'après leur niveau pédagogique. On imagine mal — pourtant il n'est pas un sénateur qui ne connaisse cela d'expérience — la difficulté qu'il y a à enseigner des enfants lorsque, de 6 à 14 ans, ils sont mêlés les uns aux autres dans une même classe et lorsqu'un instituteur, au prix d'une acrobatie que j'ai toujours admirée, est obligé, en même temps, d'apprendre le B A Ba aux premiers et la géométrie plane aux plus âgés !

Le ramassage permettant de créer des centres scolaires plus denses, plus larges, doit aussi donner aux écoles des moyens pédagogiques dont elles sont jusqu'ici dépourvues.

Enfin, — j'y reviendrai tout à l'heure — le ramassage a pour avantage de permettre des économies.

Mais le ramassage n'a pas que des avantages. A mon sentiment, le ramassage ne pose aucun problème particulier pour les écoles du second niveau — il n'y a pas d'autre solution que le ramassage pour celles-là, dans nos cantons ruraux — mais il peut en poser pour les écoles élémentaires.

Le premier inconvénient, c'est la disparition de l'école, c'est la disparition de l'instituteur. Mais le problème est de savoir si nous allons maintenir des structures dont nous savons qu'elles sont périmées ou si, au contraire, nous allons tenter, au prix d'un effort conscient, de faire en sorte qu'elles s'organisent d'une façon différente afin de créer la vie.

Mais les avantages de la création des écoles intercommunales par ramassage sont tels que l'obstacle que je signale mérite d'être vaincu, dans la mesure même où, en en venant à bout, on est susceptible d'apporter à la définition même de nos structures une amélioration sensible.

Le deuxième inconvénient — c'est peut-être celui auquel je suis moi-même le plus sensible parce que j'ai eu l'occasion de l'entendre exposer par nombre de parents d'élèves — réside dans l'absence de l'enfant loin de chez lui pendant de nombreuses heures de la journée. Il semble que le ramassage soustrait trop longtemps l'enfant à l'influence de sa mère, de son père et que, de ce fait, le caractère familial de l'éducation, qui est déterminant, essentiel, puisse s'en trouver atteint. Mais je voudrais que l'on se penchât sur ce problème et que l'on voulût bien considérer les faits.

Si le ramassage n'exige pas des transports au-delà de quinze kilomètres, si les horaires sont organisés de telle façon que l'interclasse à midi ne soit pas trop longue, je pense, au contraire, que la présence de la mère auprès de ses enfants pourrait s'en trouver améliorée car elle pourrait vaquer à ses occupations domestiques, ménagères, matérielles pendant tous le temps où ses enfants seraient absents et plus largement se consacrer à eux au moment où ils rentreraient le soir et où elle-même serait libérée de ses tâches essentielles.

Enfin, le dernier inconvénient auquel on semble se heurter résulte des investissements nécessaires. Je dirai tout à l'heure, en faisant le bilan financier de l'opération, que le ramassage constitue, au contraire, une solution économique. Mais, dans la pratique, quels sont les problèmes qu'il convient de résoudre lorsqu'on aborde ce domaine particulier ?

Je voudrais d'abord essayer d'estimer les besoins, car, en définitive, parler de ramassage c'est parler d'un domaine nouveau dont on ne connaît pas les contours.

Aux Etats-Unis, le parc d'autobus affecté aux transports scolaires est supérieur au parc d'autobus consacré à tous les autres besoins de la nation américaine. Je pense que si nous organisions systématiquement le ramassage dans notre pays, le parc d'autobus nécessaire à ce ramassage serait supérieur au parc d'autobus non urbain existant en France actuellement.

En fait, le nombre d'élèves à transporter s'élèverait théoriquement aux environs d'un million et demi dans les années 1970. On peut estimer qu'au total le budget de ramassage s'établirait, au minimum, aux environs de 25 milliards d'anciens francs.

Il y a une autre manière de poser le problème financier du ramassage, c'est d'étudier le prix de revient « par tête d'élève », si j'ose m'exprimer ainsi. C'est la comparaison qu'il convient de faire et j'en arrive au second degré, entre le coût du ramassage et le coût de l'internat. Tout bien pesé, les frais d'investissements et les frais de gestion du ramassage permettent d'économiser une somme de l'ordre de 75.000 francs par an et par enfant, car, en définitive, tout cumulé, la charge d'un interne est de l'ordre de 100.000 francs par an et la charge du ramassage ne se situe jamais qu'à 25.000 francs par an. Cette somme, multipliée par le nombre d'élèves que j'indiquais tout à l'heure, vous donne l'importance de l'économie réalisée par le ramassage.

L'utilité du ramassage reconnue, il faut se demander : qui assurera ce ramassage ? Il faut éviter tout système. Il faut essayer de répondre au mieux aux deux critères essentiels de l'organisation : 1° satisfaction des besoins des élèves ; 2° participation aussi large que possible à l'économie locale.

Il est des cas où des lignes existantes pourront assurer le ramassage moyennant une modification des horaires. Il est des cas où les autorités locales préféreront prendre à leur compte tout un réseau de ramassage appartenant à des collectivités publiques ; c'est le cas des Pyrénées-Orientales. Il est des cas aussi où les collectivités publiques préféreront passer une convention avec une société de transports.

Je pense que tout ceci est possible, à la condition qu'on élabore une espèce de cahier des charges des transports et qu'on définisse un règlement de police. Légiférer de Paris ne vaudrait rien en cette matière. Il suffit de dégager quelques critères et de laisser aux autorités locales le soin de choisir entre des possibilités différentes.

Mais quel est, en définitive, non plus celui qui transporte, mais celui qui est responsable de tout cela ? Le problème se pose à deux niveaux : il se pose à l'échelon national et il se pose à l'échelon local. A l'échelon national, est-ce le ministère de l'éducation nationale qui risque alors de sortir de sa mission fondamentale, qui est d'enseigner et non de transporter ?

Est-ce au contraire M. le ministre des transports dont nous pouvons redouter que, prisonnier de sa propre loi de coordination, il ne soumette ce nouveau système de transport à ces critères un peu trop impératifs et, en définitive, ne détourne ces moyens nouveaux de leur véritable objet ?

Je pense à la vérité que pour éviter ce débat qui serait bien difficile, il faudrait là aussi faire confiance au principe de décentralisation. Les définitions doivent venir d'un apport conjoint du ministre de l'éducation nationale et du ministre des transports, mais les choses doivent être administrées, réglées à l'échelon local. On peut en confier la gestion à une entité du type de la caisse départementale de l'enseignement primaire créée dans un cadre parallèle à celui de l'allocation scolaire ou tout autre organisme ; mais on ne doit pas essayer de centraliser à Paris la solution de tous les problèmes.

En manière de conclusion je voudrais essayer de mesurer quelles peuvent être les conséquences de cette technique nouvelle sur notre vie locale. Le ramassage scolaire est susceptible de favoriser l'aménagement du territoire et d'offrir des critères nouveaux très utiles à une réforme administrative. La diffusion de l'enseignement est en elle-même une forme de l'aménagement du territoire. Le fait que les enfants de paysans soient capables d'acquérir un métier de plus en plus spécialisé est un acte d'aménagement du territoire car le transport, l'éducation feront que l'enfant et sa famille seront moins isolés.

Le moyen de transport ainsi créé est susceptible de provoquer une évolution très profonde de la vie locale parce qu'un moyen de transport est un moyen de vie. Je crois que notre civilisation française, inspirée de la civilisation romaine, a une tendance trop grande à investir dans la pierre et qu'elle ne fait pas assez confiance au moyen de déplacement, au moyen dynamique que constituent le moteur et le véhicule. Investir dans un autobus est plus rentable pour l'économie locale qu'investir dans une école : dans la mesure où un autobus peut nous économiser une école, il est un élément de vie essentiel.

De surcroît, ce moyen de transport ne serait utilisé que pendant 120, 130, 150 jours de l'année. Ne pourrions-nous pas trouver là le moyen de résoudre un certain nombre de problèmes en nous servant de ces nouveaux moyens de transport pour d'autres besoins ?

Ces cars ne pourraient-ils pas, en particulier, être utilisés à éviter les heures et les jours de pointe dans les transports publics qui font que la S. N. C. F. est débordée ?

Mais la transformation la plus importante c'est que l'école va devenir, grâce aux moyens de transport dont elle disposera, le centre de vie de toutes nos petites régions rurales. Progressivement certaines communes, qui n'ont plus de vie propre aujourd'hui, vont s'organiser en districts ruraux. Peut-être trouverons-nous là un des fondements de cette réforme administrative dont nous ne découvrons pas encore les critères.

Quant à moi, je voudrais dire quel espoir je fonde sur l'impulsion que le transport des élèves est susceptible de donner à la vie locale désormais centrée sur l'école.

Mais, et je me tourne vers vous, monsieur le ministre, est-ce que l'université persistera à ramener tout à elle, à tout vouloir régler sur ses seules sphères ou est-ce que, au contraire, le ramassage et la réforme seront une occasion, pour l'université, de s'ouvrir vers les problèmes généraux et d'accepter de se mêler plus largement que dans le passé à la vie réelle de nos campagnes ?

Je voudrais en terminant, monsieur le ministre, vous demander quelle est la politique du Gouvernement en ces matières.

« L'humanité, disait Wells, est engagée dans une course entre l'éducation et la catastrophe. »

Dites-nous comment notre enseignement nous arrachera à la catastrophe. (*Applaudissements.*)

M. le président. Avant de donner la parole à M. Lecanuet, j'indique au Sénat qu'à la suite de la question orale déposée par M. Pisani, qui figure à l'ordre du jour de la présente séance, il y a une question orale de M. Pinton sur les liaisons intérieures aériennes et la fin de la discussion du projet de loi concernant l'extension des locaux à usage de bureaux dans la région parisienne, ce projet étant inscrit en priorité. Il y a donc lieu d'envisager la tenue d'une séance après dîner. J'en informe d'ores et déjà le Sénat.

La parole est à M. Lecanuet.

M. Jean Lecanuet. Monsieur le président, mes chers collègues, mes observations seront rapides à la suite de l'exposé fort intéressant et nourri d'informations précises qui vient d'être produit par notre collègue M. Pisani.

Je voudrais toutefois, après lui, réaffirmer que le problème de ce qu'il est convenu d'appeler d'une expression d'ailleurs regrettable « le ramassage scolaire » qui est, lui, heureusement résolu dans un certain nombre de pays étrangers, prend maintenant en France un caractère incontestable de gravité et d'urgence. Il est bien vrai, comme il l'a fait lui-même observer il y a un instant, que le monde rural va connaître de profondes transformations dans ses structures traditionnelles d'enseignement.

Quelles sont les principales causes de ce bouleversement ? Il y a toutes celles qui ont été produites et je n'y reviendrai pas. Mais il y a aussi — sur ce point, je voudrais insister quelques instants — la réforme de l'enseignement qui prévoit le recul de la limite d'âge de la scolarité obligatoire de quatorze à seize ans et l'organisation d'un cycle d'orientation destiné à permettre un examen des aptitudes de chaque enfant sur une période de deux ans et à proposer ainsi aux familles l'orientation professionnelle la meilleure pour l'enfant. Il y a enfin — nous aurons l'occasion d'en reparler dans cette assemblée — le développement prévisible de l'enseignement agricole.

Il est donc devenu nécessaire de donner aux jeunes une formation intellectuelle et professionnelle en accord avec les conditions nouvelles de la production et de l'économie.

Le commerce, l'industrie, l'agriculture ont, aujourd'hui plus que jamais, besoin de personnel qualifié susceptible d'appliquer dans les meilleures conditions des techniques assurant un haut rendement de productivité. C'est là pour notre pays un facteur de réussite et de progrès.

Cependant, il me paraît incontestable que la réforme de l'enseignement ne pourra pas atteindre le but qu'elle se propose et qu'il faut approuver, si ne sont pas prises, et rapidement, des mesures permettant à tous les enfants de tirer profit des années supplémentaires de scolarité obligatoire.

Ainsi se trouvent posés deux problèmes : l'implantation des établissements scolaires et leur équipement d'une part et, d'autre part, le ramassage scolaire. Oui, comme vous l'avez dit, mon cher collègue, il y a un instant — je vais redire après vous ces chiffres tant ils sont importants — un seul enfant sur dix, dans les familles de cultivateurs — et ce chiffre prend, mes chers collègues, une valeur tragique si l'on songe à l'exode rural continu qui jette chaque année des milliers de jeunes ruraux sans formation professionnelle sur le marché du travail — un seul enfant sur dix dans les familles de cultivateurs, deux sur dix dans les familles d'ouvriers de l'industrie peuvent poursuivre des études au-delà de quatorze ans, donc accéder à l'enseignement technique et professionnel.

De nombreuses raisons sont à l'origine de cette situation : le manque de ressources des familles, le coût élevé de l'entretien d'un adolescent ; mais il y en a d'autres, telles que l'éloignement du lieu d'habitation des familles par rapport aux centres scolaires. Le recours à l'internat est une solution trop onéreuse et par ailleurs contestable sur le plan de l'éducation.

Le problème du ramassage scolaire a donc pris une dimension nouvelle et celle-ci ne cessera de croître. Naguère, il n'intéressait pratiquement que les écoles primaires élémentaires. C'est ainsi qu'une récente circulaire du ministre de l'éducation nationale en date du 30 mars 1960 ne traite le problème du ramassage scolaire que sous cet angle, selon nous trop étroit, et désormais inadapté à l'ampleur de la tâche. La même circulaire rappelait, il est vrai, que les services de ramassage créés en application d'un décret du 5 septembre 1953 dans les régions à habitat dispersé ont un autre objet, celui dont a parlé tout à l'heure M. Pisani. Les ramassages doivent permettre une meilleure organisation scolaire par une diminution du nombre des classes uniques et des postes déshérités et, par suite, par un regroupement des élèves dans les écoles les plus importantes.

S'il ne peut, me semble-t-il, être question dès maintenant et dans une première étape de prendre pour règle générale la suppression de l'école primaire au village — sur ce point peut-être ai-je une certaine divergence d'opinion avec M. Pisani — il faut en revanche convenir avec lui que le maintien d'écoles dépeuplées ne se justifie d'aucune manière et qu'il est contraire aussi bien à l'intérêt des enfants qui les fréquentent qu'aux principes d'une saine gestion.

La concentration scolaire peut donc être, je ne dis pas dans tous les cas et d'une manière générale, mais dans certains cas, l'une des fonctions du ramassage scolaire et l'une de ses raisons d'être. En effet, bien que la France connaisse un essor démographique important depuis la fin de la dernière guerre mondiale, à côté de tant de classes surpeuplées que nous connaissons dans nos villes il existe un trop grand nombre de classes dont la fréquentation est insuffisante. Les chiffres étant donnés, je n'ai pas lieu d'en fournir d'autres, d'autant qu'ils seraient les mêmes. Je pense que M. le ministre les confirmera tout à l'heure.

Ainsi, les besoins qui résulteront des nécessités de la concentration scolaire sont déjà en eux-mêmes importants et justifieront à eux seuls les décisions que nous sollicitons aujourd'hui du Gouvernement. Mais ces besoins sont encore sans commune mesure avec ceux que va provoquer la réforme de l'enseignement. La réforme, parmi les modifications qu'elle apporte, prévoit de ne plus abandonner au hasard cette démarche essentielle pour l'avenir de l'homme, son orientation. Une telle décision oblige à une transformation de l'organisation scolaire. Il faut regrouper les élèves, notamment pour permettre aux maîtres spécialisés d'intervenir efficacement et aux enfants de tirer profit de l'enseignement vers lequel il leur est conseillé de se diriger.

Il est donc bien évident que ni le cycle d'observation, ni les trois années de fin d'études dont bénéficieront tous les enfants lorsque l'ordonnance du 6 janvier 1959 entrera en application, ne peuvent être accomplis dans les petites écoles de villages ou de hameaux. Il convient dont de prévoir dès maintenant que les élèves seront rassemblés dans des établissements plus importants disposant de l'organisation nécessaire.

Au surplus, et je veux me fonder sur les textes mêmes du Gouvernement, l'exposé des motifs du décret du 6 janvier 1959 prescrit une certaine dissémination des classes affectées au cycle d'observation et aux trois dernières années d'enseignement. Il est précisé dans ce texte qu'à l'occasion de l'exécution des programmes de construction nouvelle, « nombre de chefs-lieux de canton recevront des classes de sixième et de cinquième, voire des ensembles de premier cycle qui installeront l'enseignement à quelques kilomètres au plus des résidences familiales ». Le même texte précise : « Les cours complémentaires devenus collèges d'enseignement général seront eux aussi appelés à resserrer davantage encore leur réseau en deçà du chef-lieu de canton. Ils s'implanteront dans nombre de petits centres ruraux ».

Mais la dispersion qui est ainsi prévue par les textes officiels, quelle qu'en soit l'importance, restera évidemment bien inférieure à celle que nous connaissons aujourd'hui pour les écoles primaires. Les classes où se dérouleront les cinq années d'études seront sans doute aussi proches que possible des lieux de résidence des enfants, mais cependant trop éloignés pour qu'ils puissent faire le trajet à pied quatre fois ou même seulement deux fois par jour. La réforme de l'enseignement se heurte ainsi dans le milieu rural à une alternative que le Gouvernement doit, semble-t-il, trancher dès maintenant et dont l'un des termes est la construction d'internats, l'autre le ramassage des écoliers.

Sur le premier point concernant la construction des internats, l'exposé des motifs du même décret condamne cette formule qui, dit-il, est financièrement cinq fois plus lourde que l'externat et, du point de vue de l'éducation psychologique et morale, beaucoup moins satisfaisante.

La dispersion des écoles telle qu'elle est prévue a précisément pour but de ne pas séparer les élèves de leur famille, mais l'exposé des motifs du décret n'indique pas que la seule solution qui puisse satisfaire à cet objectif est le transport des écoliers. Cependant, en rejetant l'internat, votre décret, monsieur le ministre, s'est implicitement prononcé en faveur du ramassage. Cette solution est en effet la seule qui soit conforme à la logique des principes posés par la réforme de l'enseignement. Elle est aussi la seule conforme aux exigences d'une gestion soucieuse de rendement et d'économie, la seule enfin qui soit conforme aux exigences d'épanouissement de l'enfant, laquelle ne peut totalement s'accomplir que dans le milieu familial. Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que le ramassage scolaire est la condition préalable à la réussite de l'enseignement et à l'efficacité de la prolongation de la scolarité.

Quelle mesure le Gouvernement a-t-il prise à cet égard ? Il n'est pas resté inactif. Mais — sans quoi nous n'aurions pas ce débat — je dois ajouter que sa démarche nous paraît encore hésitante, à moins qu'elle ne s'affermisse lorsque nous aurons entendu vos réponses. En effet, si le Gouvernement a fixé l'organisation du ramassage, il n'en a pas encore déterminé les conditions de financement et c'est sur les principes de l'organisation et ceux du financement que je voudrais faire porter rapidement mon intervention.

Parlons d'abord de l'organisation. Elle a été prévue par un décret du 28 septembre 1959 et par un arrêté interministériel du 30 septembre suivant. Il reste aux pouvoirs publics à assurer le financement de l'opération en respectant les principes qui règlent cette organisation.

Quels sont ces principes ? Ceux qui ont été retenus par la réglementation que je viens de citer me paraissent justes et efficaces. En les fixant, votre collègue M. le ministre des travaux publics et des transports est intervenu dans un domaine de sa compétence, à seule fin de lever les obstacles que la réglementation en matière de coordination des transports opposait à une organisation rationnelle des transports d'écoliers.

Il n'est pas inutile de mesurer l'étendue de la tâche. On peut en effet estimer que la population scolaire qui fera l'objet du ramassage atteindra dans trois ans le nombre de 800.000 enfants, 650.000 pour l'enseignement public et 110.000 pour l'ensiegnement privé, pour atteindre, en 1968, plus de 1.340.000 : 1.140.000 pour l'enseignement public et 200.000 pour l'enseignement privé. L'importance de ces chiffres montre qu'il est impossible d'isoler l'organisation technique et économique des transports scolaires de l'ensemble des transports publics.

Il est évident, dans ces conditions, que le ministre des travaux publics et des transports est l'administration technique qualifiée pour assurer une tâche qui, par sa complexité et son ampleur, déborde la notion de service privé et qui, par sa nature, échappe au domaine de la compétence du ministère de l'éducation nationale. Au surplus, il convient d'observer que le ministère de l'éducation nationale n'est pas le tuteur de tous les établissements d'enseignement et il convient de tenir compte en particulier des perspectives du développement de l'enseignement agricole qui conservera son originalité.

Ces remarques me conduisent à me féliciter de l'organisation qui a été prévue et qui a été placée sous l'autorité du ministère des transports. Elle est à la fois, me semble-t-il, la plus souple, la plus respectueuse des diversités scolaires et la plus adaptée aux nécessités d'un véritable service public des transports. C'est à juste titre que la réglementation prévoit que le service des ramassages peut être créé non seulement à l'initiative des départements, des communes et des établissements, mais aussi — et j'appelle votre attention sur ce point, mes chers collègues — à l'initiative des associations de parents d'élèves et des associations familiales habilitées à cet effet.

C'est à juste titre également que la solution pratique offerte à ces collectivités et à ces groupements consiste, pour effectuer le ramassage, non pas — bien qu'il ne leur soit pas interdit — dans l'achat direct de véhicules, solution coûteuse et peu conforme au rendement du service public assuré par les transporteurs, mais dans la conclusion d'un contrat avec les entreprises de transports.

Toutes ces règles qui sont inscrites dans le décret rappelé tout à l'heure nous paraissent pouvoir être retenues, car elles sont efficaces et respectueuses des libertés familiales. Efficaces ? En effet plusieurs établissements d'une même commune, quelle que soit la nature de ces établissements et le type d'enseignement qu'ils dispensent, les associations de parents d'élèves ou les associations familiales pourront librement se grouper pour organiser dans les meilleures conditions de rendement économique le ramassage des enfants fréquentant ces divers établissements. Solution respectueuse des libertés ? Quel que soit l'établissement fréquenté, public ou privé, les enfants pourront bénéficier des mêmes conditions de transport et les familles pourront exercer librement le choix de l'école qui a leur préférence pour la formation de leurs enfants.

Ces principes me paraissent donc déterminer le véritable caractère du ramassage scolaire. Le ramassage est une opération de transport, une technique en elle-même parfaitement neutre. Elle perdrait ce caractère si elle était regardée comme le simple prolongement de l'école. Elle ne doit pas être un instrument de concurrence entre les écoles et de désorganisation de la rentabilité des transports. Le ramassage est une simple commodité offerte à toutes les familles, un moyen mis au service des familles pour alléger leurs responsabilités éducatives.

Cette finalité du ramassage doit être, me semble-t-il, clairement affirmée et définie. Elle nous paraît avoir été reconnue dans les dipositions du décret du 28 septembre 1959, qui a défini le ramassage comme une organisation technique de transports et qui a confié cette organisation aux familles chaque fois qu'elles voudront s'en charger afin de répondre à l'évolution des besoins scolaires. Dès lors que telle est l'organisation, le financement doit obéir au principe qui règle l'organisation du ramassage.

Il ne peut pas y avoir de contradiction, me semble-t-il, entre les règles qui déterminent l'organisation du ramassage scolaire et les modalités de financement. L'effort que suppose ce financement, conformément à la nature du ramassage qui est une fonction familiale que l'Etat doit encourager sans l'absorber, doit donc associer l'Etat, le département, la commune et les familles utilisatrices des transports scolaires. Puisque la responsabilité est commune, la charge du financement doit être partagée.

Il serait donc contraire à cette définition, me semble-t-il, d'intégrer l'organisation du ramassage scolaire dans les programmes d'investissements des établissements scolaires publics. Les investissements correspondant à l'organisation du ramassage doivent être coordonnés avec les autres investissements envisagés dans le domaine des transports afin que le ramassage scolaire garde son caractère de service de transport des écoliers.

M. André Monteil. Très bien !

M. Jean Lecanuet. Le groupe de travail qui s'est saisi de cette question au titre de la commission de l'équipement scolaire du commissariat général au plan a présenté des conclusions dont je dois dire à cette tribune qu'elles me paraissent manquer de précision. En effet, ces conclusions tendant à laisser à l'Etat la charge totale du financement du ramassage. Elle recommande ainsi une solution qui me paraît contraire aux principes d'organisation du ramassage définis par le Gouvernement lui-même dans les textes que j'ai évoqués, sans pour autant déterminer à quel budget devraient être inscrits les crédits correspondants.

Nous considérons, pour notre part, que la part de l'Etat, à laquelle viendront s'ajouter celles du département, des communes et des familles utilisatrices, doit être majoritaire et inscrite au budget du ministère des travaux publics et des transports, puisqu'il s'agit d'une opération technique de transport au service des familles et non d'un investissement scolaire relevant de votre autorité, monsieur le ministre de l'éducation nationale.

Le moment nous paraît donc venu, pour le Gouvernement, de fixer définitivement sa doctrine, ou plus exactement de tirer les conséquences financières des principes qu'il a lui-même posés en définissant l'organisation du ramassage scolaire dans le décret du 28 septembre 1959.

La seule conception du financement qui puisse être retenue est celle qui se fonde sur la nature même du ramassage scolaire, qui implique la coopération entre l'Etat et les familles. Cette doctrine est en même temps la seule qui puisse assurer sans entrave ni rivalité l'essor du ramassage scolaire.

Nous attendons du Gouvernement une solution rapide à cet égard et nous demandons que le ramassage ne soit pas pour autant une charge financière trop considérable pour les familles ni trop lourde pour les communes, dont le budget est souvent très faible. Le département ne pourrait pas davantage assurer à lui seul une dépense de cette importance.

C'est pourquoi, tout en maintenant le principe de la participation des familles et des collectivités, inclinons-nous vers une solution qui laisse à l'Etat la part principale du financement. Quant à la gestion des fonds de financement du ramassage, elle pourrait être confiée, ainsi que leur répartition, à un organisme national, régional ou départemental où, sous le contrôle des ministres compétents, les différentes participations seraient représentées.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que je voulais produire devant notre Assemblée. Le transport des écoliers permettra d'apporter au monde rural un peu de cette justice sociale qu'il attend. Grâce à lui, l'école sera mise à la portée de chaque enfant et l'égalité des chances devant la vie sera enfin offerte au jeune rural qui, trop longtemps, a été défavorisé. Négliger ce devoir serait priver la Nation d'irremplaçables richesses intellectuelles et consentir à l'injustice qui mutile des êtres du droit à l'épanouissement de leur vie.

Dans le même temps, les petites localités, les centres ruraux, les chefs-lieux de canton retrouveront une activité que l'évolution économique leur a fait perdre. En conservant la jeunesse, en lui donnant une formation professionnelle sérieuse, ces centres ruraux formeront une main-d'œuvre qualifiée qui appellera et favorisera, pensons-nous, l'implantation d'entreprises nouvelles et contribuera ainsi efficacement à la réalisation d'une des tâches les plus urgentes : un aménagement harmonieux du territoire national.

La France, après une longue et dangereuse période de vieillissement, a enfin rendez-vous avec sa jeunesse. Saluons l'espérance que contient cet événement, mais reconnaissons tous les devoirs qu'il impose. Celui dont nous débattons aujourd'hui n'est pas le moindre. Les investissements de l'esprit sont ceux de l'avenir du pays. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Raybaud.

M. Joseph Raybaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le problème posé aujourd'hui par la question orale avec débat de mon ami M. Pisani mérite à mes yeux un examen particulier si l'on veut l'étudier sous l'angle des municipalités au regard des textes de la coordination régissant les transports depuis les décrets d'avril 1934.

Je me permets de vous livrer très brièvement mes observations. Elles émanent à la fois d'un maire et d'un conseiller général, membre d'un comité technique départemental de transport au sein duquel il représente depuis plus de vingt ans l'assemblée départementale d'une région côtière très peuplée et complétée d'un arrière-pays montagneux au relief aussi mouvementé que sa population est faible.

Le décret n° 59-1135 du 28 septembre 1959 relatif à l'organisation des services de ramassage des écoliers a été suivi, en application des dispositions de son article 4, d'un arrêté du 30 septembre 1959 ayant trait à la composition de la section spéciale du comité technique départemental des transports et d'une circulaire n° 98 de M. le ministre des travaux publics en date du 16 décembre 1959.

Ce sont les textes de base régissant la matière qui nous préoccupe. Une double question préliminaire se pose : est-il souhaitable que les municipalités prennent en charge le ramassage des écoliers ou, au contraire, est-il préférable que cette tâche soit confiée aux professionnels du transport ? J'estime que des municipalités, à moins de régies ayant déjà fait la preuve de leur rentabilité, ont un intérêt certain à s'adresser à ceux qui sont spécialisés dans les transports publics.

Notons, pour étayer notre thèse, que bien avant la parution du décret du 28 septembre 1959 le ministre de l'éducation nationale, par ses circulaires des 20 mars 1956 et 14 mars 1957, a reconnu la vocation des transporteurs publics à répondre aux besoins imposés par le ramassage scolaire.

De même, la circulaire de M. le ministre des travaux publics précise que le recours à une exploitation directe ne doit avoir lieu que si le transporteur public n'est pas à même d'assurer le ramassage. En effet, ce n'est pas le rôle d'un maire — je pense surtout à mes collègues ruraux, souvent dépourvus d'un secrétaire de mairie — pas plus que celui d'un directeur d'établissement ou d'un président d'association que d'exploiter directement des lignes de transport.

Dans les Pyrénées-Orientales, comme le disait tout à l'heure M. Pisani, nos collègues MM. Grégory et Pams ont fondé une union départementale des syndicats intercommunaux de ramassage scolaire qui a fait appel à la profession du lieu pour établir les plans de ramassage à effectuer, non seulement avec des services réguliers mais avec des services spécialement mis en place pour l'occasion.

Le financement de l'opération est assuré par des subventions provenant du ministère de l'éducation nationale, complétées par une participation des communes intéressées et du conseil général. Cette union départementale groupe 172 communes, hameaux ou écarts et dispose de trente-cinq véhicules appartenant à vingt-trois entreprises.

Nous sommes persuadés que cette solution est la bonne car le transport des écoliers, tout comme un transport public, doit tenir compte de certains impératifs et d'abord le prix de revient car il est recommandé de toujours satisfaire au moindre coût les besoins qui s'expriment.

Ce principe de sage administration, pas toujours suivi malheureusement, est consacré par les dispositions de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 prescrivant « le choix d'une organisation » qui entraîne pour la nation le coût de production réel minimum.

Les meilleures conditions doivent, me semble-t-il, être offertes par ceux qui ont déjà une entreprise organisée.

Il existe à l'heure présente dans les régions rurales et de montagnes d'assez nombreux services routiers à basse rentabilité qui, tout en apportant à meilleur compte leur concours au ramassage scolaire, pourraient en même temps trouver en lui un précieux appoint. Economie d'une part, amélioration du profit d'autre part, voilà deux arguments à retenir auxquels vient s'en ajouter un troisième : le transporteur, en complétant l'emploi de son matériel, offre aux organisateurs du ramassage des conditions bien meilleures que s'il fallait mettre en marche un véhicule spécial.

En effet, les éléments du prix de revient vont du prix d'achat du car, de son amortissement, de son entretien, en passant par l'essence, les pneumatiques, les charges de personnel, les assurances, jusqu'aux frais généraux. Ils conduisent, par leur addition, à des coûts annuels variant suivant les solutions retenues.

Dans *La Vie des Transports*, numéro du 11 juin, M. de Brétizel, président de la commission centrale voyageurs de la Fédération nationale des transporteurs routiers, indique — et je cite — : « En effet, l'exploitation d'un service de transports d'écoliers par un organisme quelconque ne saurait conduire à une utilisation maximum du véhicule. L'année scolaire s'étend en effet sur trente-six semaines ; la semaine, de plus, est amputée du jeudi et du dimanche ; dans la journée, enfin, les heures d'inactivité ne seraient-elles pas plus nombreuses que les heures de service ?

« En revanche, la latitude que possède le transporteur d'affecter ses véhicules à d'autres tâches, en dehors des temps de service de ramassage, lui permet de leur assurer une utilisation qui peut atteindre, théoriquement tout au moins, 100 p. 100.

« C'est pourquoi l'examen honnête des propositions faites par les transporteurs routiers mettra en évidence leur vocation à assurer les transports d'écoliers et j'attends que l'on me

démontre comment un véhicule utilisé, par exemple, deux heures par jour pendant les 180 jours d'ouverture des écoles, soit 360 heures par an, peut avoir un prix de revient inférieur à celui du véhicule que le transporteur public disposant de droits de coordination pourra seul utiliser en dehors de ces 360 heures ».

La rentabilité assurée, demeurent la sécurité du transporté, ce qui est primordial, et la certitude de l'horaire, ce qui est appréciable pour suivre les cours. Sur ce point, il me paraît inutile de m'étendre en raison des garanties présentées par les transporteurs qui sont soumis à des contrôles très sévères, tant du service des ponts et chaussées que de celui des mines, sans parler de celui du préfet du département, président de droit du comité technique départemental des transports.

En conclusion, qu'il me soit permis de suggérer, en l'état des textes en vigueur, de procéder dans chaque département à une large consultation de tous les intéressés au ramassage des écoliers, aussi bien ses bénéficiaires que ses organisateurs, parmi lesquels le maire doit figurer au premier rang, le transporteur formant entre eux le trait d'union indispensable pour trouver une solution pratique à un problème difficile, aussi difficile que les régions de France sont variées. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Tinant.

M. René Tinant. Monsieur le président, mes chers collègues, votre commission des affaires culturelles a toujours été très attentive au problème du ramassage scolaire. Elle le considère comme très important et l'a déjà évoqué à plusieurs reprises. Aujourd'hui, elle m'a confié le soin d'intervenir en son nom dans ce débat provoqué à juste raison par la question orale de notre collègue M. Pisani. La tâche m'est très facilitée d'ailleurs car l'essentiel a déjà été dit par les trois éminents collègues qui m'ont précédé à cette tribune.

Il n'est d'ailleurs pas dans mes intentions d'aborder le problème au fond, ni en détail. La commission des affaires culturelles le fera avec plaisir, monsieur le ministre, et avec beaucoup d'empressement, le jour où vous nous soumettrez l'organisation du ramassage, accompagnée d'un budget correspondant.

M. Etienne Dailly. Très bien !

M. René Tinant. Aujourd'hui, je me bornerai à souligner, avec force, la nécessité et l'urgence de généraliser le ramassage des écoliers. Dans peu de temps, le Sénat va étudier le projet de loi sur l'enseignement agricole et la discussion de ce jour est, en quelque sorte, un prologue à ce débat.

Le problème du ramassage tel que nous l'envisageons aujourd'hui est essentiellement rural. Il existe bien, dans certaines villes, quelques transports d'élèves pour des cas bien particuliers, mais ils sont l'exception qui confirme la règle. J'ai prononcé les mots « agricole et rural ». Ces vocables, employés quelquefois indifféremment, ont pourtant une signification bien différente. Tous les agriculteurs sont des ruraux ; mais tous les ruraux ne sont pas et seront de moins en moins des agriculteurs.

Je ne voudrais pas m'écarter du sujet de ce jour, ni empiéter par avance sur les prochains débats, mais pour donner plus de force et de signification au point de vue que je veux exprimer ici, il faut bien le dire dès aujourd'hui.

Dans nos campagnes, près de la moitié des enfants de la profession agricole, fils et filles d'exploitants et d'ouvriers, devront, s'ils veulent vivre comme tout le monde, s'orienter vers une autre profession. Pour eux, comme pour tous les enfants de nos hameaux et de nos petits villages, nous devons faire en sorte qu'ils aient des chances égales à celles de tous les petits Français, car ils en sont aussi capables. (*Très bien !*) Cette chance égale, ils ne l'auront qu'à la condition de pouvoir bénéficier d'une instruction égale qui n'existe pas actuellement et qui ne saurait exister sans une profonde réforme du système scolaire rural, et le mot « refonte » serait peut-être plus exact.

L'école communale et l'école de hameau, régies par les textes des lois des 20 mars 1883 et 30 octobre 1886 ont, bien sûr, donné de grandes satisfactions à une époque où il importait, comme le disait tout à l'heure notre collègue Pisani, de savoir lire, écrire et compter et, pour les meilleurs, d'avoir une instruction primaire de base. Malheureusement, le principe de ces écoles est aujourd'hui devenu anachronique. Il est demeuré le même, alors que la vie et les mœurs ont tant évolué et qu'ils évoluent chaque jour de plus en plus vite. A temps modernes, il faut une instruction et des méthodes modernes. L'école communale s'est trouvée dépassée avec la prolongation de la scolarité jusqu'à l'âge de quatorze ans. Pratiquement, cette prolongation n'a rien apporté de plus aux enfants qui sont demeurés à l'école de leur village.

Loin de moi est la pensée de rendre les maîtres responsables ; bien au contraire, je tiens ici à leur rendre hommage. La plupart d'entre eux ont donné et donnent le maximum d'eux-mêmes. Ils finissent souvent par se décourager dans leur classe unique, aux cours multiples dont certains ne comprennent seulement qu'un ou deux élèves.

Malheureusement, les statistiques nous révèlent — je ne les citerai pas, les orateurs qui m'ont précédé l'ayant fait — qu'un faible pourcentage d'enfants ruraux suivent un enseignement secondaire ou simplement professionnel. Les frais d'internat ou de déplacement en sont la cause.

Une ordonnance du 6 janvier 1959 rend l'enseignement obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans et cette obligation deviendra effective en 1967. Nous nous en réjouissons, mais il nous faut dès maintenant étudier sérieusement et rapidement les moyens de rendre cette obligation profitable à tous. Le maintien dans les écoles mixtes à classe unique des enfants, disons plutôt des adolescents, jusqu'à l'âge de seize ans, ne fût-ce que de quelques-uns d'entre eux, non seulement enlèverait sa partie pratique à cette prolongation, mais la rendrait même néfaste. Il est nécessaire qu'à partir de onze ans les enfants soient groupés, à niveaux égaux, en classes d'orientation puis dirigés soit vers des cours complémentaires, soit vers le secondaire ou le technique. Il faudra donc créer des classes spécialisées et centralisées.

L'organisation et la généralisation du ramassage des écoliers dans les campagnes sont donc une nécessité absolue. L'avis de la commission des affaires culturelles est d'ailleurs partagé par la direction de l'aménagement du territoire qui, dans une étude remise au ministère de la construction, précisait en particulier :

« Au-delà de onze ans, pour des études plus poussées et plus différenciées, il est totalement exclu que cet enseignement puisse être donné dans chaque commune. Pour des raisons pédagogiques, une certaine concentration de l'enseignement est donc nécessaire ; ce qui ne peut être réalisé que par deux moyens : la création soit d'internats, soit de circuits de ramassage ».

La solution de l'internat présente des inconvénients majeurs. Elle sépare les enfants de leurs parents, elle éloigne les jeunes de leur commune d'origine et leur donne l'habitude de vivre dans des localités plus importantes. Elle a pour effet de diminuer l'animation dans les zones rurales, en privant ces dernières d'un des éléments les plus vivants, ce qui peut avoir des conséquences sur l'exode rural. Elle est très coûteuse puisqu'il faut construire des bâtiments pour abriter des enfants qui jusqu'alors étaient logés chez leurs parents. Des études du prix de revient du ramassage ont été faites. Elles varient, et c'est fatal, fortement d'un département à l'autre et même entre centres voisins. Ces prix de revient sont fonction du nombre d'élèves, de la dissémination des hameaux et communes et de la longueur des circuits, du relief et du climat de la région et aussi des méthodes employées. Mais même dans les cas extrêmes, en y comprenant encore les frais de la cantine, cantine nécessaire pour le repas de midi, ce prix de revient est encore inférieur à ce que pourrait coûter la création, l'amortissement et l'entretien de nouveaux internats.

Dans certains départements où le ramassage fonctionne depuis quelque temps, il a entraîné la fermeture de trop petites écoles. Ces fermetures sont appelées, je pense, à se généraliser. On peut même les considérer comme un des buts du ramassage. *A priori*, on pourrait avoir quelques regrets devant cette suppression, qui retire un peu de l'âme de nos hameaux et de nos petits villages, mais en fait elle ne fera que la transporter au centre rural où, dégagée de sa solitude, elle pourra beaucoup mieux s'épanouir.

Les familles qui les premières ont fait cette expérience, après avoir vigoureusement protesté, sont aujourd'hui satisfaites de la nouvelle formule qui permet à leurs enfants de bénéficier d'un enseignement comme tout le monde.

La suppression des trop petites écoles à classe unique présente de multiples avantages. Le principal est sans conteste la récupération de maîtres si nécessaires ailleurs et un bien meilleur emploi de leurs services, s'accompagnant pour eux d'un travail plus intéressant.

Les collectivités publiques et les associations privées n'ont pas attendu jusqu'ici pour organiser le ramassage des élèves. Elles ont ainsi montré l'exemple. Départements, groupements de communes, associations de parents ou de familles y participent et le financent comme ils le peuvent, aidés, mais si peu et pour certains circuits seulement, par l'Etat.

Le financement est actuellement un grave obstacle au développement du ramassage. Si des mesures d'ordre national ne sont pas prises prochainement, il restera limité, créant de nouvelles inégalités dans nos campagnes.

Pour bien souligner les difficultés d'organiser un circuit, je vous citerai un exemple pris — je vous prie de m'en excuser — dans mon département. Dans les Ardennes, les autocars sont achetés par la caisse départementale scolaire — c'est déjà regrettable, car il y a tant d'autres choses urgentes à faire ! — ils sont répartis ensuite entre les différents cours complémentaires qui se créent chaque année. Malgré différentes subventions du dépar-

tement et des communes, il reste une partie des frais de transport à la charge des parents d'élèves. Pour éviter ces frais, bon nombre de ces derniers, dès les beaux jours, prennent leur bicyclette pour venir au cours complémentaire. Il en résulte un déficit supplémentaire sur les circuits intéressés.

J'en arrive à ma conclusion. Nous sommes en pleine réforme de l'enseignement, surtout dans nos campagnes, réforme décrétée nécessaire, urgente. Elle ne peut se faire que par un regroupement des élèves. La seule méthode valable est le ramassage. Celui-ci doit être considéré comme un devoir d'Etat, comme un service public. L'enseignement obligatoire jusqu'à seize ans est gratuit. Le ramassage nécessaire pour dispenser cet enseignement doit lui aussi devenir gratuit.

La modification des textes qui régissent l'implantation des écoles primaires sera sans doute nécessaire. Nous demandons au Gouvernement d'y songer dès maintenant et, dans l'attente d'un projet de loi organisant et réglementant le ramassage scolaire, nous lui demandons d'aider beaucoup plus substantiellement qu'il ne le fait actuellement les circuits existants et d'en promouvoir de nouveaux. Les crédits affectés habituellement à la construction d'internats doivent être transférés sur le ramassage. Toutes les possibilités de transports d'élèves doivent être étudiées en liaison, par exemple, avec les services postaux et les lignes régulières de transports de voyageurs, dont une légère modification d'horaires serait parfois suffisante.

Nous demandons aussi que tous les enfants soient ramassés. Il ne faut plus voir des enfants aller à pied à l'école du bourg voisin, alors que leurs petits camarades de l'autre école s'y rendent en voiture et ce quelquefois pour des questions d'assurance. Nous comprenons bien les organisateurs responsables, mais ces raisons devraient être aujourd'hui désuètes.

Tout cela demande une coordination simple et efficace entre les différents ministères intéressés.

J'espère que le Gouvernement comprendra toute l'urgence de ce problème. Lorsqu'il l'aura résolu, il aura fait son devoir. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. de Maupeou.

M. Jacques de Maupeou. Mes chers collègues, à mon tour je tiens à remercier M. Pisani d'avoir instauré ce débat, car il pose un problème dont la solution demande évidemment à être entièrement « repensée ».

De ce débat devraient donc pouvoir se dégagr les éléments d'une doctrine nouvelle, valable en la matière et dont je souhaite que le Gouvernement qui nous écoute puisse tirer des conséquences pratiques. En vous soumettant à mon tour quelques remarques à ce sujet, je vais tenter d'apporter, moi aussi, ma contribution à l'élaboration d'une telle doctrine.

Tel qu'il est actuellement conçu, le ramassage scolaire porte à mon avis la marque d'une erreur initiale, celle qu'a commise le décret du 5 septembre 1953 pris, sauf erreur, par le gouvernement Laniel, qui a eu le tort de considérer le ramassage comme un service scolaire, alors qu'il est en réalité un service social.

A partir de cette erreur initiale, d'autres erreurs se sont accumulées. Si l'on examine l'état de fait actuel tel qu'il est fondé par diverses circulaires du ministère de l'éducation nationale, depuis celles des 20 mars et 6 septembre 1956 jusqu'à celle du 30 mars 1960, on s'aperçoit que l'Etat réserve son aide, pour le ramassage scolaire, d'une part aux seuls élèves des écoles publiques, d'autre part aux seuls élèves dont l'âge correspond à celui de l'obligation scolaire.

Vous ne vous étonnerez pas, mes chers collègues, et vous vous y attendiez probablement, de me voir insister sur la ségrégation qu'a établie ainsi le ministère de l'éducation nationale. La doctrine en cours a été précisée par la circulaire du 20 mars 1956, qui stipulait pour la première fois que, pour pouvoir bénéficier des subventions du ministère, le service du ramassage — je cite — « doit concerner uniquement les élèves fréquentant les écoles publiques d'enseignement du premier degré et d'âge scolaire (six à quatorze ans). »

La circulaire du 27 mars 1959 accentue cette discrimination en réaffirmant à son tour :

« La commune ne doit prendre en charge financièrement que le transport d'élèves fréquentant des écoles publiques et soumis à l'obligation scolaire. »

Rien de tout cela, à vrai dire, ne figurait dans le décret du 5 septembre 1953. Bien mieux, ce décret avait prévu que la réglementation à intervenir devrait être fixée par un arrêté ministériel. Or, cet arrêté n'a jamais paru et seules des circulaires, portant généralement le timbre du troisième bureau de la direction de l'enseignement du premier degré, ont fixé les conditions d'application du décret.

Il y a là un point que je me permets de souligner devant vous, monsieur le ministre de l'éducation nationale, car il rend quelque peu illégale toute la réglementation élaborée en la matière par les services de votre ministère. Pour ma part — je suis sûr que beaucoup d'entre vous, mes chers collègues, partagent mon avis — je trouve une telle réglementation inadmissible. En effet, que les enfants fréquentent l'école publique ou l'école privée, les kilomètres et les intempéries sont les mêmes pour tous.

Un sénateur à droite. Bien sûr !

M. Jacques de Maupeou. En droit, d'ailleurs, le Conseil d'Etat consulté avait formulé, le 5 février 1957, un avis sur la question qui, pour la seule raison de légalité dont il avait à connaître, arrivait à la même conclusion. Je voudrais vous relire deux de ses considérants :

« Considérant que si aucune subvention directe ou indirecte ne peut être allouée à un établissement privé d'enseignement primaire, rien ne s'oppose à ce que les collectivités publiques apportent une aide aux familles qui éprouvent des difficultés à assurer la fréquentation de l'école par leurs enfants en offrant à tous les élèves des écoles publiques ou privées un service de ramassage scolaire, à la condition qu'il ne soit fait aucune distinction entre les enfants des familles placés dans des conditions comparables, quel que soit le caractère public ou privé de l'école fréquentée par les enfants ; que, eu égard à la nature de ce service, un conseil municipal peut légalement en faire bénéficier tous les enfants fréquentant les écoles primaires privées, y compris ceux dont les familles ne sont pas indigentes, et que, par suite, le conseil général du département et le ministre de l'éducation nationale ont la faculté d'accorder des subventions pour ce service ».

Et, examinant même un cas extrême, le dernier considérant disait :

« Considérant que la circonstance que, dans une commune déterminée, le service du ramassage scolaire, ouvert dans les conditions sus-rappelées à tous les élèves des écoles publiques et privées, ne serait en fait utilisé pratiquement que par des élèves d'écoles privées ne saurait avoir pour effet d'empêcher les collectivités publiques d'aider les familles à assurer la fréquentation scolaire de leurs enfants en inscrivant à leur budget des crédits destinés au ramassage scolaire... ».

Qu'est-ce que cela veut dire ? Il ressort nettement de cet avis que les collectivités publiques — dont l'Etat, c'est-à-dire en l'espèce le ministère de l'éducation nationale — peuvent en toute légalité subventionner des services communaux de ramassage scolaire transportant des élèves des écoles publiques ou privées. Cela n'a pas empêché pourtant que la circulaire du 27 mars 1959, déjà citée, et rédigée postérieurement à l'avis du conseil d'Etat, qui est de 1957, n'a pas tenu compte de cet avis. Il est vrai que nous commençons à prendre l'habitude de voir le Gouvernement ne guère tenir compte des avis du conseil d'Etat. Nous avons tous en mémoire, mes chers collègues, un exemple très récent. (*Sourires.*)

En l'espèce, toutefois, il y eut des parlementaires pour s'étonner de cette discordance et, par lettre rendue publique et adressée à M. Lapie par le président Pleven, ce dernier avait fort bien souligné le point de vue que je tiens moi-même à exposer devant vous en s'exprimant ainsi : « Dans les communes où il existe à la fois des écoles publiques et privées établies au bourg, est-il moralement possible pour une municipalité, quelle que soit sa tendance politique, d'organiser un service de ramassage qui exclurait les élèves des écoles libres ? C'est cependant ce à quoi incite ladite circulaire du 27 mars 1959, qui écarte des subventions du ministère de l'éducation nationale les communes qui permettraient au ramassage de recueillir des enfants fréquentant les écoles privées ».

« Je n'accepterai jamais l'idée, ajoutait le président Pleven, que nos écoles publiques aient besoin de procédés aussi mesquins pour défendre leur rayonnement ».

C'est là le bon sens même. Ce qui n'empêche pas qu'étant revenu à la charge et ayant posé une question écrite à M. Boulloche, M. le président Pleven se vit répondre par celui-ci, le 23 octobre 1959, que « l'ensemble des crédits du budget du ministère de l'éducation nationale concernant l'enseignement du premier degré ne peut bénéficier qu'à l'enseignement public ». Voilà où en sont les choses !

Aussi bien, en m'adressant à vous ce soir, monsieur le ministre, n'est-ce pas à l'avis du conseil d'Etat que je veux me référer, puisque vos prédécesseurs n'ont pas voulu en tenir compte, mais à votre sens de la justice et au simple bon sens pour vous demander de faire cesser au plus tôt cette injustice criante qui porte une atteinte grave au principe de l'égalité et qui consiste à réserver l'aide de l'Etat au ramassage de certains enfants de son choix — ceux de l'école publique — et à en exclure les autres — ceux de l'école privée.

Dans la contribution que je voudrais apporter ici à l'élaboration d'une doctrine du ramassage, je voudrais donc que soit admis tout d'abord par vous tous, mes chers collègues, et par le Gouvernement, le principe que le ramassage scolaire concerne tous les enfants, quels qu'ils soient.

C'est pourquoi, je demande que ce ramassage ne soit pas réservé, d'autre part, comme il l'est actuellement, aux seuls enfants soumis à l'obligation scolaire. C'est là une limitation aussi injuste à mes yeux que la ségrégation dont je viens de parler. Il est impensable qu'un enfant de sept ans soit transporté et que sa petite sœur de cinq ans qui fréquente une classe enfantine ne le soit pas. Il est anormal que des enfants de treize ou quatorze ans, élèves de sixième ou de cinquième, puissent ou non bénéficier du ramassage selon qu'ils fréquentent un cours complémentaire ou un lycée.

Oh, je sais bien qu'en pratique heureusement les départements et les communes ont souvent réussi à arranger les choses et à transporter tout le monde, et je m'en félicite. Mais ce contre quoi je m'élève, c'est le principe restrictif qui a présidé à l'élaboration du cadre où légalement peut s'appliquer actuellement la subvention de l'Etat.

Il faut repenser tout le problème, on l'a dit avant moi, je le répète. Nous y sommes d'ailleurs contraints. La réforme de l'enseignement, la prolongation de la scolarité vont poser des problèmes nouveaux et forcent à envisager une réforme profonde du ramassage. Il est bien évident — et je serai bref parce que ceux qui m'ont précédé à cette tribune l'ont exposé déjà et bien mieux que je ne saurais le faire — que, par exemple, les classes d'orientation ne pourront pas être ouvertes dans l'école de chaque commune et qu'elles devront l'être au chef-lieu de canton. Il faut nécessairement y transporter les élèves. Il faut également prévoir le transport des élèves des lycées et collèges, ce qui, en leur permettant de faire leurs études comme demi pensionnaires, diminuera pour ces établissements les charges et les servitudes de l'internat.

Mais, à mon tour, je pose la question : qui se chargera d'organiser le vaste réseau qu'il nous faut dès lors prévoir ? Jusqu'ici le ministère de l'éducation nationale a tenu à le faire ou, tout au moins, à l'animer et à le diriger du seul fait qu'il est, en la matière, le dispensateur des subventions de l'Etat.

Je sais bien qu'il était poussé dans cette voie par le décret même du 5 septembre 1953, qui lui permet « de provoquer l'organisation de services de groupements et de transports des élèves des écoles primaires ». Mais je crois que c'est là une voie dans laquelle il ne faut pas persévérer si l'on ne veut pas arriver à la confusion totale et à un gaspillage inconsidéré par la juxtaposition et la multiplication des services.

M. Lecanuet, je crois, et M. Tinant, au nom de la commission, faisaient allusion tout à l'heure à la loi sur l'enseignement agricole que nous allons avoir à examiner. Il est évident que, si nous la votons, il en résultera la création de lycées agricoles qui dépendront plus particulièrement du ministère de l'agriculture. Faudra-t-il alors qu'à son tour le ministère de l'agriculture organise son propre service de ramassage ? Ce serait de la folie !

Je crois qu'il faut revenir ici au principe que j'ai déjà souligné au début de cette intervention et admettre que le ramassage n'est pas un service scolaire car il n'y a pas de rapport particulier entre transport et enseignement, mais que c'est un service social.

Il faut, je crois, laisser aux communes, aux syndicats de communes et aux départements le soin d'organiser le transport de leurs écoliers et de leurs étudiants, de tous leurs écoliers et de tous leurs étudiants.

L'Etat doit intervenir dans cette organisation pour l'animer, pour l'aider à se constituer, pour la subventionner et pour la contrôler. Dès lors, est-ce bien le ministère de l'éducation nationale que l'Etat doit habiliter à le représenter en la circonstance ? S'agissant de collectivités locales, le ministère de l'intérieur ne semblerait-il pas mieux désigné ou, mieux encore, s'agissant de transports, le ministère des travaux publics ?

Ce sont là autant de questions que je pose devant vous, mes chers collègues, pour que nous y réfléchissions.

On pourrait peut-être imaginer à l'échelon gouvernemental une sorte de contact permanent entre ces trois ministères. Et à l'échelon local, il me semble que toute la partie technique de l'organisation de ramassage, détermination des itinéraires, utilisation des moyens déjà existants pour les voyageurs, pour les postes, harmonisation des horaires, pourrait être confiée par exemple aux services départementaux des ponts et chaussées qui sont déjà habitués à traiter de la coordination des transports et de la vérification des tarifs.

Voilà, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais vous soumettre et soumettre au Gouvernement, en souhaitant qu'elles puissent être retenues et aider à l'élaboration raisonnable de l'organisation du ramassage scolaire qu'un grand pays moderne comme le nôtre doit s'attacher à réaliser au plus tôt. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Mes chers collègues, le décret du 28 septembre 1959 dispose que des services de ramassage des écoliers peuvent être créés. Ces services sont parfois nécessaires dans certaines grandes villes ou certaines localités en raison des déplacements de la population par rapport aux groupes scolaires existants. Mais nous sommes résolument hostiles à l'organisation systématique et généralisée du ramassage des écoliers dans les zones rurales.

En effet, le problème du ramassage est lié à celui des écoles à classe unique et à faible effectif. La loi organique, toujours en vigueur, fait obligation aux communes d'ouvrir une école publique. Il est donc normal que nous demandions le maintien d'une école publique dans chaque commune.

Dans de nombreux départements, pour ne pas dire dans la plupart, les maires ont déjà reçu des circulaires des inspecteurs primaires leur demandant de prévoir la fermeture des écoles de moins de quinze élèves. Inutile de s'appesantir sur l'émotion soulevée par cette nouvelle. De nombreux maires m'ont communiqué leur réponse. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez en prendre connaissance. Dans votre cabinet, deux anciens inspecteurs d'académie de mon département peuvent utilement vous décrire les difficultés et même les impossibilités de votre entreprise. La population est opposée à une pratique à laquelle l'opinion publique est disposée à trouver un motif moins noble qu'on ne le dit.

L'école constitue un centre de vie sociale dans le village. Près d'elle s'épanouissent les œuvres complémentaires, cours post-scolaires, bibliothèques entre autres. L'instituteur est très souvent secrétaire de mairie. Il est le conseiller écouté des familles. Souvent, il est le vulgarisateur agricole de base, le guide éclairé de la jeunesse.

La fermeture des classes — j'en parle par expérience — accélère l'abandon des campagnes. Aussi est-il facile de comprendre pourquoi les parents et les conseils municipaux sont attachés à l'école publique, pourquoi ils sont opposés à la fermeture de l'école publique, même si les effectifs sont faibles.

La poursuite systématique d'une politique de ramassage des écoliers serait, nous dit-on, basée sur des considérations pédagogiques faisant ressortir la supériorité de l'enseignement dans les écoles à plusieurs classes sur celui donné dans les écoles à classe unique. Je pourrais facilement discuter une pareille assertion. J'ai fait durant vingt ans l'expérience du travail d'équipe d'une classe à plusieurs cours, travail fécond, reposant sur la solidarité des âges et des intelligences, les grands aidant les petits, les esprits éveillés secondant ceux qui sont en difficulté. Mais je suis persuadé que là n'est pas le cœur du débat.

Ne s'agirait-il pas plutôt de porter un coup sensible à cette école laïque, élément de progrès qui assure dans le village la permanence des idées de tolérance et de démocratie ? Ne s'agirait-il pas d'amorcer un mouvement qui aboutirait au ramassage pour les écoles privées aux frais de la collectivité ? Ne risque-t-on pas aussi d'aller vers le dessaisissement plus accentué du ministère de l'éducation nationale qui se verrait lié par de multiples considérations situées hors de ses prérogatives ?

Il faut parler net. Si telle est l'intention du Gouvernement, la question se pose sur un tout autre plan. Nous y avons répondu déjà par notre vote hostile le 31 décembre dernier et le pays, par plus de 10 millions de signatures, y a répondu également.

Il faut considérer aussi et surtout l'intérêt des enfants. L'organisation du ramassage scolaire est à l'étude surtout pour des zones déshéritées, des régions peu peuplées des montagnes, là où le climat est rude, les communications difficiles. Contraindre des enfants de six ans à des levers matinaux, à des attentes le long d'un chemin, les transporter tous les jours par cars malgré le froid et le mauvais état des routes, c'est risquer de compromettre la santé et la régularité de la fréquentation scolaire. (*Très bien ! à gauche.*)

Le ramassage des jeunes élèves pose des problèmes d'hygiène et de sécurité tels que le maintien de l'école primaire élémentaire s'impose dans chaque village.

Mais si le ramassage des jeunes écoliers n'est pas souhaitable, il n'en va pas de même pour les élèves de plus de onze ans qui ne trouveront pas, dans le cadre de l'école primaire du village, les enseignements adaptés à leurs besoins.

La scolarité obligatoire étant prolongée jusqu'à seize ans, les structures prévues sont les suivantes : de six à onze ans, enseignement élémentaire ; de onze à treize ans, cycle d'observation cor-

respondant aux classes de sixième et de cinquième actuelles de tous les établissements ; après treize ans, les enseignements diversifiés : enseignement général long des lycées classiques modernes et techniques, enseignement général court des collèges d'enseignement général (cours complémentaires actuels), enseignement technique court des collèges d'enseignement technique (centres d'apprentissage actuels), cycle terminal de l'enseignement obligatoire, recevant les élèves de treize à seize ans.

Les élèves demeureront jusqu'à onze ans dans les classes primaires élémentaires, mais, après onze ans, les classes qu'ils fréquenteront seront nécessairement groupées à l'échelon intercommunal ou cantonal, afin de rapprocher les établissements des familles et d'éviter aux enfants les inconvénients de l'internat.

On peut envisager de grouper aux chefs-lieux de canton ou dans des bourgs importants un collège d'enseignement général avec ses classes d'observation, un collège d'enseignement technique ou agricole, les classes du cycle terminal de l'enseignement obligatoire, des classes de perfectionnement pour enfants retardés ou inadaptés et organiser dans les communes voisines le ramassage des élèves à partir de onze ans.

L'organisation du ramassage implique la création de cantines, un service de surveillance et la construction d'abris aux points de rassemblement. A titre d'exemple, voici ce qui a été réalisé à Marquion, commune de 800 habitants du Pas-de-Calais, grâce au ramassage des enfants de plus de onze ans. A l'origine, il s'agissait de regrouper à Marquion tous les élèves de douze à quatorze ans des classes de fin d'études des communes voisines, sans considération de leur niveau intellectuel, le financement du transport et du demi-internat étant assuré par un syndicat intercommunal.

Cet objectif est à l'heure actuelle largement dépassé et le centre intercommunal de Marquion constitue un centre culturel où sont réunies les conditions favorables à une démocratisation effective de l'enseignement. Chaque jour, six autocars parcourant au total 220 kilomètres conduisent à Marquion près de 500 élèves garçons et filles, sous la surveillance de leurs maîtres. Plusieurs de ces maîtres continuent de résider dans les écoles des communes où s'effectue le ramassage.

Le centre mixte comptait en novembre 1957 treize classes : trois classes de fin d'études primaires (onze à quatorze ans), deux classes de perfectionnement pour enfants retardés, une classe de complément d'études pour élèves de plus de quatorze ans, cette classe préfigurant le cycle terminal de l'enseignement obligatoire, sept classes de cours complémentaire (section générale et section agricole et ménagère agricole) auxquelles s'ajoutent des cours postscolaires agricoles et ménagers agricoles et tout un réseau d'œuvres laïques : coopératives, associations sportives ou autres.

Voilà l'essentiel de ce que nous pensons sur le ramassage scolaire lui-même.

Mais il y a un autre aspect du problème : qui va payer ?

Là nous sommes très réticents. Nous craignons, en effet, que l'Etat ne tente de disposer à son gré des finances des collectivités locales. Il s'agirait alors d'une violation flagrante de l'indépendance et de la liberté des départements et des communes en contradiction avec le paragraphe 2 de l'article 72 de la Constitution. Alors que nous pensons que l'éducation nationale est un service d'Etat, ne risquons-nous pas de voir ce même Etat imposer aux départements, aux communes et aux familles des dépenses nouvelles, leur déléguant ainsi ses propres responsabilités ? Le Sénat ne peut qu'être extrêmement sensible à ce supplément de charges qui viendrait obérer les finances locales.

Quant aux familles, il est incontestable que la réforme envisagée leur imposerait un surcroît important de débours difficilement conciliable avec les dures conditions de la vie actuelle.

Enfin, monsieur le ministre, croyez-vous que soient réalisées les conditions d'hébergement, l'organisation de l'économat et des cantines, compléments indispensables du ramassage des écoliers ? Ne craignez-vous pas que l'improvisation en ce domaine ne réduise à néant les espoirs que vous fondez sur votre projet ?

Hélas ! nous voyons apparaître une fois de plus l'insuffisance des crédits pour l'école publique, la recherche des expédients qui a déjà fait voter en faveur de l'école privée les milliards qui manquaient à l'école laïque.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous vous disons notre opposition à la généralisation d'une mesure dont on a beaucoup parlé sans l'étudier à fond et que vous prétendez réaliser sans en avoir les moyens. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Cogniot.

M. Georges Cogniot. Mesdames, messieurs, dans la question du ramassage scolaire, le groupe communiste fait siennes sans réserve la position de la Fédération nationale des parents d'élèves des écoles publiques et celle du Syndicat national des instituteurs. Il se prononce pour le ramassage des élèves à partir de l'âge de onze ans seulement, le transport des enfants ayant alors pour but de leur permettre de suivre les classes du cycle d'orientation quand cette unité pédagogique d'orientation ne sera pas réalisable sur le plan local. Ainsi, ramassage et réforme démocratique de l'enseignement nous paraissent étroitement liés.

Le ramassage doit, bien entendu, favoriser également la fréquentation de l'ensemble des établissements du second degré, trop souvent inaccessibles aujourd'hui aux enfants des campagnes. Il doit être gratuit pour tous les élèves de l'enseignement public, organisé à la charge exclusive de l'Etat parce qu'il représente à notre sens le complément direct et nécessaire des services d'enseignement.

Au contraire, le ramassage nous paraît absolument condamnable s'il tend à supprimer les écoles primaires de village, s'il s'inspire des mêmes préoccupations qui ont déjà dicté la circulaire inadmissible du 9 avril sur la fermeture des écoles rurales de moins de quinze élèves, s'il aboutit à généraliser, par mesure d'économie, les « écoles casernes » qui sont une monstruosité du point de vue pédagogique avec leurs classes de quarante-cinq ou cinquante élèves.

Avec le congrès qui vient de se tenir à Limoges de la Fédération nationale des parents d'élèves et avec le Syndicat des instituteurs, nous nous en tenons formellement à ce principe démocratique que chaque village doit avoir son école publique. L'école doit rester l'une des composantes essentielles de la vie culturelle et civique de nos campagnes. La supprimer, ce serait porter un nouveau coup à des populations rurales déjà déshéritées, déjà traitées en parentes pauvres par un régime plus docile aux intérêts du capital financier. Et ce serait aussi laisser le champ libre dans nos campagnes à d'autres influences, à des influences rivales que nous connaissons bien.

Ainsi, le ramassage doit obéir d'après nous à quelques règles précises.

Première règle : le ramassage joue seulement après l'achèvement de la scolarité élémentaire proprement dite. Conçu de cette manière, il est un progrès. Il concourt à mettre toutes les écoles à la portée de tous les enfants selon leurs aptitudes et leurs besoins. Le ramassage doit aller de pair avec l'ouverture d'une école du niveau du second degré dans chaque chef-lieu de canton, ce qui signifie, dans l'immédiat, avec l'ouverture d'un cours complémentaire dans chaque canton.

En dehors de ce cadre bien défini, nous sommes énergiquement contre le ramassage, contre la concentration des écoles, dont certains propagandistes cachent bien mal les motifs de leur zèle, soit qu'ils pensent avant tout à faire des économies aux dépens de l'école laïque, soit que, dans certaines régions, ils veuillent favoriser la concurrence de l'enseignement confessionnel.

Les maires républicains des communes rurales défendent et défendront leur école pour des raisons de principe et pour des raisons pratiques.

On présente souvent le ramassage comme s'il répondait aux vœux des familles. Cela n'est pas exact. Les familles n'apprécient ni les frais supplémentaires que ce système entraîne, ni la fatigue qu'il impose aux enfants, tôts levés pour le départ et rentrant à la maison à une heure tardive. Tout indique qu'il doit être limité, encore une fois, aux élèves qui ont atteint le niveau de l'unité d'orientation.

Deuxième règle : le ramassage ne doit pas servir à dégrader le niveau de l'enseignement, mais à l'élever, ce qui signifie avant tout que les classes de sixième et les classes de cinquième, formant l'unité d'orientation qui recevra les élèves transportés, ne doivent pas comprendre plus de vingt à vingt-cinq élèves.

Il y a quelques années — c'était au temps où M. André Marie était ministre de l'éducation nationale — le syndicat des transporteurs faisait distribuer une brochure de propagande pour le ramassage. Cette brochure, fort luxueuse, était illustrée. Elle présentait, en particulier, deux gravures savament contrastées : l'image d'une vieille école de village délabrée, dont le seul aspect fendait le cœur, et l'image d'une belle classe moderne d'une grande école, classe qui n'avait qu'un défaut, celui de comprendre quarante-huit élèves.

Si le résultat du ramassage était celui-là, s'il aboutissait à aggraver l'entassement des élèves, l'opération serait désastreuse.

Le ramassage doit conduire les plus grands élèves dans des unités d'orientation aux normes pédagogiquement satisfaisantes, c'est-à-dire dans des classes qui ne soient pas surpeuplées, tandis que l'école rurale, l'école de village, conservant le cours préparatoire, le cours élémentaire et le cours moyen, se complétera par

une classe enfantine, afin de développer plus largement la scolarisation des moins de six ans.

Troisième règle : l'Etat, pensons-nous, doit assumer à 100 p. 100 les frais du ramassage et les frais accessoires. La circulaire du 30 mars 1960 ne prévoit les subventions de transport qu'au taux de 50 p. 100 pour les élèves des classes primaires et à celui de 25 p. 100 pour ceux des cours complémentaires. Rien n'est prévu pour les autres enfants. Ainsi l'organisation actuelle aggrave les charges soit des familles, soit des communes. Nous connaissons des départements où le ramassage s'est développé — et d'ailleurs heureusement développé à certains points de vue — mais où les familles doivent tout de même verser plus de 20.000 francs par an pour le transport des enfants et pour le repas de midi, tandis que les communes paient si je suis bien informé 140 francs par habitant.

Une telle situation est injustifiable. Il appartient à l'Etat de faire face entièrement à la dépense. Non seulement le transport des élèves doit être gratuit, par une conséquence immédiate de la gratuité de l'enseignement, mais il faut qu'il en soit de même de la cantine. C'est dire que le ramassage, si on le prend au sérieux, doit s'intégrer dans un plan d'investissements culturels qui soit enfin considéré comme une des données essentielles garantissant l'avenir de la Nation.

Quatrième règle : le ramassage financé par les pouvoirs publics ne doit desservir que l'enseignement public. Il n'en est pas ainsi actuellement, mais il en sera ainsi quand, par la volonté du pays, la laïcité de l'école et de l'Etat aura été rétablie. Alors nous ne verrons plus certains conseils généraux financer le transport des élèves des écoles privées, comme c'est le cas aujourd'hui.

Je sais bien qu'on m'objectera la pratique de tel ou tel pays étranger. On me dira qu'aux Etats-Unis et dans d'autres pays l'Etat finance le transport des élèves des écoles confessionnelles. Faudra-t-il donc toujours emprunter des modèles au dehors ? La France républicaine a ses traditions. Elle a ses principes. Le pays y est profondément attaché. Il vient de le montrer avec éclat.

La pétition lancée par le comité national d'action laïque, première étape de la lutte populaire contre la législation scolaire cléricale, a remporté un magnifique succès, dépassant les espérances les plus optimistes. Plus de dix millions de signatures ont été recueillies. Dans le plus petit de nos villages, le peuple a senti l'école laïque menacée et il s'est levé pour la défendre. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Le Gouvernement a interdit la manifestation de rue des laïques dimanche prochain à l'intérieur de Paris. Mais son porte-parole n'a pu s'empêcher de rendre hommage à la puissance de leur mouvement en déclarant qu'on n'avait pas envie de voir 300.000 personnes défiler de la place de la Nation à la place de la République.

L'école laïque est un bastion et un symbole. Nous appelons tous les démocrates à s'en tenir au vieil adage républicain : « Une école dans chaque village ». Nous les appelons à préserver aujourd'hui l'existence de l'école publique en attendant de lui assurer demain toute sa place et tout son prestige dans une démocratie restaurée et rénovée. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Grégory.

M. Léon-Jean Grégory. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je désirerais revenir à l'exposé qui a ouvert la discussion de la question orale avec débat posée par notre collègue M. Pisani, pour essayer, alors que les Pyrénées-Orientales ont été à l'honneur à plusieurs reprises cet après-midi, de vous montrer à mon tour, avec beaucoup de sérénité et en dépouillant ce problème de tout aspect politique (*Très bien ! à droite*) quels sont les résultats de l'expérience à laquelle nous nous sommes livrés systématiquement depuis 1945 car je crois qu'elle peut porter témoignage dans la mesure où, étant partie d'une modeste commune, elle s'est rapidement étendue et a réussi sur un département tout entier.

M. Jean Nayrou. Très bien !

M. Léon-Jean Grégory. Tout d'abord, mes chers collègues, je voudrais dissiper une équivoque pour ne pas vous laisser croire que nous avons commencé le ramassage scolaire en essayant des regroupements scolaires sur les écoles à petit effectif. Cette méthode aurait été très mauvaise ; elle aurait été vouée à l'insuccès dès le départ. Les maires, et c'est une vérité que l'on répète mais que tout le monde connaît, sont attachés à l'école de leur village, même lorsqu'il n'y a que cinq enfants. Ils sont attachés à leurs instituteurs et ils désirent conserver leur école. Si demain une circulaire ministérielle instaure, par voie d'autorité et sans consultation du conseil municipal ou des parents d'élèves, sous prétexte de regroupement scolaire une formule de ramassage pour parvenir à la fermeture de l'école, indéniablement et sur le plan psychologique, l'expérience a toutes les chances d'échouer.

C'est la raison pour laquelle, lorsqu'en 1945, au lendemain de la Libération, j'ai commencé une expérience de ramassage dans la commune de Thuir, je l'ai placée sur le plan du regroupement scolaire indispensable autour de l'unité scolaire rurale qui s'appelle le cours complémentaire. Nous sommes partis, mes chers collègues, avec de très minces moyens, grâce à une vieille ambulance que nous avions récupérée sur l'ennemi, que nous nous sommes fait céder par les domaines, et avec laquelle nous avons empiriquement transporté sept ou huit élèves au départ.

Nous sommes allés de commune en commune, et, empiriquement toujours, nous nous sommes dirigés vers la constitution du premier syndicat intercommunal scolaire par la force des événements, car il y avait une formule financière à trouver et à mettre au point. A cette époque, au ministère de l'éducation nationale, la notion de ramassage scolaire était encore bien lointaine. Je me souviens de cet heureux temps où nous avions suscité beaucoup de curiosité.

En définitive, nous avons réussi dans la mesure où il y avait très peu d'expériences de ramassage. Par conséquent, les crédits très légers que l'éducation nationale y consenti servaient malgré tout à ces expériences et la subvention versée représentait de 50 à 75 p. 100 des dépenses réelles des frais de ramassage, les parties prenantes étant fort peu nombreuses.

Il n'en est plus ainsi aujourd'hui, car les expériences se sont multipliées.

Pourquoi la nôtre a-t-elle réussi ?

D'abord parce qu'elle répond profondément au vœu des familles. Il est indéniable, lorsqu'on connaît la vie de nos campagnes rurales — c'est ce que je veux souligner — qu'il y a une inégalité flagrante entre les moyens d'enseignement mis à la disposition des parents d'élèves dans les grandes villes et les moyens d'enseignement dans nos campagnes rurale. (*Très bien ! à gauche.*)

Il y a des enfants qui sont à cent kilomètres du chef-lieu du département à Bourg-Madame, par exemple, à 1.500 mètres d'altitude, et lorsqu'un enfant, à partir de onze ans, veut continuer sa scolarité, il faut que sa famille sollicite une bourse, non seulement nationale mais départementale, obtienne des frais de trousseau par la voie de la subvention et que, lorsqu'elle a réussi dans sa sollicitation, elle puisse placer son enfant en internat, soit au collège de Prades, soit de Perpignan.

La formule du ramassage scolaire autour des cours complémentaires ou des collèges, en rapprochant les moyens de l'enseignement des familles, en ne retirant pas l'enfant de son milieu familial, lui permet la seule promotion que nous puissions admettre : la promotion du mérite et de l'intelligence. Elle rétablit par cela même l'égalité des chances entre les enfants des campagnes et ceux des villes. Par conséquent, le ramassage scolaire a la faveur des parents d'élèves.

Il a cette faveur pourquoi encore ? Parce que nous avons envisagé le ramassage sous son angle social. Tout à l'heure, notre collègue M. Cogniot faisait référence, sans la citer, à l'expérience du département des Pyrénées-Orientales. Je tiens à lui dire que le ramassage est gratuit dans mon département et que la seule prestation que nous demandons aux parents d'élèves, est une participation représentant une équivalence sociale pour le repas de midi pris dans le restaurant scolaire de nos établissements. Cela représente 150 francs par repas, soit, pour vingt jours par mois, 3.000 anciens francs par mois. C'est là la participation des parents d'élèves qui représente, comme je vien de l'indiquer, cette équivalence sociale qui a l'agrément de tous.

Par ailleurs, l'expérience montre qu'au stade des cours complémentaires, les enfants des familles les plus déshéritées, les plus modestes, ont recours à la bourse rurale d'entretien et que, pour une bourse complète, les familles perçoivent 34.000 anciens francs par an alors que les prestations demandées par les syndicats intercommunaux scolaires ne représentent que 30.000 francs et sont par conséquent inférieures au montant de la bourse rurale d'entretien.

A travers cette organisation sociale des syndicats intercommunaux scolaires nous avons donc bien visé la gratuité de l'enseignement pour les cours complémentaires, les collèges et les établissements de l'enseignement technique. Tel a été notre but profond.

Quelles ont été les réactions du syndicat départemental des instituteurs devant la formule de ramassage ? Indéniablement, il a émis des craintes au départ que je retrouve aujourd'hui dans l'ordre du jour du syndicat national des instituteurs. Je considère que le syndicat national des instituteurs a raison quand il s'oppose à une formule « systématique » de ramassage.

Mais quand ils ont à considérer les conditions de vie et les buts de nos syndicats intercommunaux scolaires, les résultats auxquels ils parviennent sur le plan scolaire, quand ils ont à constater la concentration des moyens pédagogiques que l'on pouvait obtenir à l'intérieur même des unités scolaires rurales pour lesquelles un supplément d'équipement scolaire est nécessaire et le bénéfice que pouvaient en attendre les enfants fréquentant ces unités d'enseignement, alors le syndicat des instituteurs de mon département s'est mis immédiatement à nos côtés, et s'est associé à notre œuvre. En définitive, si notre expérience a réussi pleinement, nous le devons à la collaboration permanente non seulement des municipalités du conseil général, mais également des directeurs d'écoles et de l'ensemble du corps enseignant.

M. Jean Nayrou. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Léon-Jean Grégory. Bien volontiers !

M. le président. La parole est à M. Jean Nayrou, avec la permission de l'orateur.

M. Jean Nayrou. Le syndicat national des instituteurs est avec tous les laïques et tous les républicains du pays et il soutient leur position sur ce point. Mais il est contre le ramassage systématique scolaire jusqu'à l'âge de onze ans. Il est à fond pour le ramassage dans des centres culturels intercommunaux et cantonaux, comme vous l'avez fait dans les Pyrénées-Orientales.

M. Léon-Jean-Grégory. Je vous remercie de votre précision et je constate notre complet accord.

Par conséquent, je peux conclure que notre expérience a réussi. Pour l'édification de mes collègues du Sénat qui n'ont pas encore tenté l'expérience de ramassage, il n'est pas inutile que je leur rappelle, ainsi qu'à vous, monsieur le ministre, que dans les Pyrénées-Orientales nous ne faisons pas uniquement le ramassage en plaine, là c'est toujours très facile. Au deuxième stade de notre expérience, j'ai choisi personnellement et volontairement avec M. Beslais, directeur de l'enseignement du premier degré, le canton de Saillagouse, qui se trouve situé entre 1.500 et 1.800 mètres d'altitude. J'ai essayé de faire une expérience témoin, un « test », pour savoir si le ramassage scolaire était possible dans une région montagneuse difficile, sur des profils extrêmement tourmentés et à l'intérieur d'un canton qui avait une population très diffuse, répartie dans de multiples petits villages. L'expérience a, là aussi, parfaitement réussi.

J'ai le devoir de vous apporter ici des éléments financiers. Sans entrer dans des détails comptables, je peux vous dire que le chiffre moyen du coût du ramassage par élève, en tenant compte, d'une part, du coût de transport élevé dans une région montagneuse, et, d'autre part, d'un prix qui est indéniablement moins onéreux dans des régions de plaine, le prix moyen, dis-je, par élève et par an, s'établit à environ 25.000 francs anciens.

Voilà, mes chers collègues, le résumé que je vous devais de notre expérience. Elle a abouti à un développement dans la mesure où, en couvrant l'intégralité de la carte départementale, moins un seul canton qui prévoit une solution pour la prochaine rentrée scolaire, nous avons ramassé, pour l'année scolaire 1959-1960, un effectif de l'ordre de 4.050 à 4.060 élèves par jour scolaire.

Les cars utilisés pour le ramassage appartiennent à une régie directe pour deux cars. Nous utilisons les services réguliers de transports et, pour le reste, les cars sont loués aux transporteurs routiers selon des contrats et un cahier des charges que nous avons définis par voie d'entente amiable, en présence du service de contrôle des ponts et chaussées toutes les fois que nous nous sommes trouvés devant la création de services spéciaux, avec immobilisation partielle ou totale du véhicule.

Ce que je tiens maintenant à vous dire, monsieur le ministre, après l'exposé de notre expérience, ce sont les réflexions que nous pouvons tirer à la fois du décret du 28 septembre 1958 et des circulaires ministérielles du 30 mars 1960 et du 9 avril 1960, textes que j'ai actuellement sous les yeux.

Le décret du 28 septembre 1958, vous me permettrez de vous dire que je le considère comme un cadre excellent, dans la mesure où il institue un droit en faveur des syndicats de cantons ou de communes, de départements, d'établissements d'enseignement ou d'associations familiales qui auront la possibilité de se déclarer pour organiser les transports d'élèves, le préfet étant habilité, après avoir pris l'avis de la sous-commission, du comité technique départemental, pour autoriser, par la voie d'un arrêté, le transport envisagé.

Faisant un retour en arrière, pour la période comprise entre 1945 et 1958, je tiens à vous indiquer, monsieur le ministre, dans quelles circonstances, quelquefois équivoques, car il n'y avait pas de droit institutif, nous avons appliqué des formules empiriques de ramassage.

En effet, nous étions devant un plan de coordination instituant de véritables monopoles de fait au bénéfice des entreprises. Quand nous traitions avec une entreprise dans le cadre même de son secteur de coordination, il ne pouvait y avoir aucune difficulté, mais lorsque toute entente amiable était impossible, nous avons été obligés de faire circuler des cars en régie directe dans des secteurs où diverses entreprises se trouvaient coordonnées.

Nous n'avons dû qu'à la compréhension du syndicat départemental des transports routiers, avec lequel nous avons toujours collaboré en parfaite harmonie, de ne pas avoir été poursuivis devant les juridictions répressives, étant donné que lorsque nous nous adressions au service de contrôle des ponts et chaussées, on nous répondait que nous devions demander notre inscription au plan de transport et au plan de coordination pour avoir le droit de faire circuler des cars, même s'ils étaient strictement réservés pour les écoliers.

Le décret du 28 octobre 1958 règle à l'heure actuelle le problème, à la fois sur le plan administratif et sur le plan juridique, puisqu'il permet à des organismes, des établissements publics, des collectivités territoriales, de demander au préfet le droit de faire circuler les cars et d'organiser les transports, et de créer ainsi à leur bénéfice un droit que personne ne pourra contester, même s'il va à l'encontre du plan de coordination des transports et même si, à défaut d'entente amiable, on s'orientait vers une régie directe ou des services spéciaux avec des entreprises dans des secteurs où elles ne sont pas coordonnées.

Je considère que ce décret apporte sur le plan juridique et administratif un moyen pratique que j'estime excellent, mais ce qui l'est moins, monsieur le ministre, c'est, en premier lieu, la circulaire ministérielle du 30 mars 1960 qui a suscité d'abord une certaine curiosité et, ensuite, une certaine stupeur lorsque ceux qui ont accoutumé de faire du ramassage scolaire en ont exactement apprécié les termes. Cette circulaire a son importance puisque vous y définissez les modes d'intervention et d'aide financière de l'Etat en matière de ramassage scolaire.

Or, dans cette circulaire, il y a un principe qui est difficilement applicable à des situations réelles que nous connaissons bien : c'est le principe consistant à accorder 50 p. 100 de subvention pour les élèves des classes primaires et à n'accorder que 25 p. 100 pour les élèves des cours complémentaires, en tenant écarté du bénéfice de la subvention le ramassage des élèves des classes maternelles et des élèves du second degré et de l'enseignement technique.

Alors, monsieur le ministre, vous me permettrez de vous poser une question. Il y a dans le département des Pyrénées-Orientales, à Prades, qui est la sous-préfecture de mon dépatement, un collège moderne de garçons et un collège moderne de filles. Faut-il, alors que nous avons organisé le ramassage des écoliers autour de ces collèges de garçons et de filles, que nous demandions à M. le directeur de l'enseignement du premier degré la création d'un cours complémentaire à Prades pour obtenir la subvention de 25 p. 100, ou faut-il qu'indéfiniment nous demeurions sans aide financière de l'Etat en laissant supporter par les collectivités locales et le département la totalité des frais de ramassage parce que les élèves de cette région fréquentent des collèges de garçons et de filles ?

C'est là, monsieur le ministre, une chose très grave qui va à l'encontre de la sélection des élèves au moment de l'orientation.

M. André Méric. Très bien !

M. Léon-Jean Grégory. Nous ne pourrons accepter qu'un élève brillant, après avoir passé les tests d'orientation et avoir été dirigé vers l'enseignement long, ne bénéficie pas du ramassage gratuit parce qu'aucune aide ne sera accordée aux collectivités locales, alors qu'un élève moins brillant, envoyé vers l'enseignement court, bénéficiera d'un ramassage gratuit dans la mesure où l'Etat accordera son aide financière.

Remarquez, monsieur le ministre, qu'il y a un problème beaucoup plus important qui domine le petit problème que je suis en train de vous soumettre sur des questions sordides d'aide financière de l'Etat, c'est le problème que pose l'implantation de la réforme de l'enseignement. (*M. le ministre fait un signe d'assentiment.*)

Vous me permettrez de souhaiter avec, je crois, l'ensemble de mes collègues que le ministère de l'éducation nationale, après l'ordonnance que nous avons reçue comme cadeau de nouvel an en janvier 1959, définisse sa politique pour savoir où, quand, comment et à l'aide de quels moyens matériels et de quels moyens en hommes, en éducateurs, en enseignants, il va progres-

sivement implanter la réforme de l'enseignement à travers le territoire national. (*Très bien !*)

Ce qu'il y a de meilleur dans cette réforme de l'enseignement, qui d'ailleurs n'est qu'un palier, c'est très certainement l'institution d'un cycle d'orientation pour les classes de sixième et de cinquième et la transformation des cours complémentaires en collèges d'enseignement général, de telle manière que l'orientation de l'enfant ne se fasse plus à l'entrée de la classe de sixième, selon les notes de l'année — formule qui est critiquable parce qu'elle ne représente pas un critère toujours sérieux — mais qu'elle puisse se faire, lorsque les cours complémentaires bénéficieront du détachement de professeurs du classique et de professeurs du technique, pour mieux orienter les enfants à l'entrée en classe de quatrième.

Ce qui nous inquiète, monsieur le ministre, c'est de savoir comment la réforme va être implantée et à l'aide de quels moyens elle va l'être. En effet, on a beaucoup parlé de ramassage, mais il y a un problème que je désire soulever, c'est le problème des moyens préalables à mettre en œuvre. Rien ne servirait, monsieur le ministre, de doter d'une aide à 90 p. 100 les collectivités territoriales qui prennent l'initiative de l'organisation d'un ramassage scolaire si l'éducation nationale ne dégageait pas les crédits indispensables pour permettre à ces unités scolaires rurales de regroupement d'avoir tous les moyens d'enseignement qu'il convient d'y concentrer.

Je serais extrêmement curieux de savoir, monsieur le ministre, quelles sont les intentions de votre ministère et vos intentions personnelles sur l'application progressive de la réforme de l'enseignement, de telle manière qu'on puisse prévoir, non plus à court terme, mais à moyen terme ou à plus long terme, quelles seront les nouvelles mesures qui permettront de dégager une doctrine pour l'Etat et pour l'ensemble du ramassage des écoliers, qu'il se fasse autour des cours complémentaires, des collèges ou au bénéfice de l'enseignement technique.

Vous me permettrez également, monsieur le ministre, après avoir fait une critique de la circulaire ministérielle du 30 mars 1960 qu'il vous sera facile de réparer dans la mesure où une nouvelle circulaire peut annuler l'ancienne et par conséquent peut stipuler de nouvelles formules d'aide financière de l'Etat, vous me permettrez d'attirer votre attention sur une maladresse qui a été commise par la circulaire du 9 avril 1960.

Cette circulaire n'a pas été notifiée directement aux présidents de conseils généraux, aux préfets des départements, mais elle a été notifiée par le directeur de l'enseignement du premier degré à M. les inspecteurs d'académie. C'est une circulaire d'information demandant l'ouverture d'une enquête, mais c'est aussi une circulaire qui peut être condamnable dans la mesure où elle pourrait refléter une orientation de la politique de ramassage qui se retournerait contre le but évident que nous désirons poursuivre les uns et les autres avec le même cœur et la même solidarité.

M. Jacques de Maupeou. Très bien !

M. Léon-Jean-Grégory. Lorsque je lis, dans cette circulaire, que parmi les raisons qui s'opposeraient au ramassage ne doivent pas être retenues les difficultés d'ordre financier invoquées par les communes parce qu'il est bien entendu « que l'aide de l'Etat et du département est assurée au taux le plus élevé et que la participation qui pourra être demandée aux communes n'excèdera pas la dépense obligatoire qui lui était imposée pour l'entretien de l'école dont la fermeture est ordonnée », je pense, monsieur le ministre, que le rédacteur de cette circulaire a laissé s'égarer sa plume. Il a disposé à la fois de la volonté de l'Etat — il est bien normal que vous en disposiez dans la mesure où vous êtes ministre de l'éducation nationale — mais ce qui est plus fâcheux de celle des conseils généraux et je ne vois pas comment on pourrait concilier le principe de la liberté, de l'indépendance des collectivités territoriales représentées par les conseils généraux avec l'obligation qui leur serait faite d'accorder leur aide financière au taux le plus élevé pour des suppressions d'écoles envisagées par voie autoritaire, quelles que soient les réactions de ces malheureux maires.

Monsieur le ministre, je vous le dis très sincèrement et très loyalement : la circulaire du 9 avril 1960 représente précisément la voie dans laquelle il ne faut pas s'engager.

A ce point de mon exposé, vous me permettrez une incidente. Vous avez eu de nombreuses réactions de conseils généraux lorsque, depuis le mois d'octobre 1959, on a institué les commissions et les groupes de travail de la carte scolaire. En effet, comment pouvait-il en être autrement ? Les circulaires ou les instructions ministérielles qui les ont instituées ont simplement oublié d'y prévoir les représentants des collectivités locales.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Léon-Jean Grégory. Seuls participaient à ces commissions des chefs de service d'administrations diverses mais aucun maire de grande ville, de petite commune, aucun président de conseil général n'en faisait partie. Les inspecteurs d'académie étaient rapporteurs de droit. On a demandé, en l'espace de quinze jours, à ces malheureux inspecteurs d'académie de bien vouloir dresser des schémas de district, des cartes ayant un caractère socio-économique alors que, pour un comité d'expansion économique régional disposant des moyens normaux, il faut quelquefois six mois pour se pencher sur le problème d'abord, procéder aux études ensuite, et avoir enfin, dans le cadre même d'une vue prospective de l'avenir et en tenant compte des fluctuations sociales et démographiques, une vue approximative de la situation. (*Très bien ! très bien !*)

Vous devez avoir, au ministère de l'éducation nationale, beaucoup de cartes scolaires comme celle de mon département, où l'on a oublié la valeur des recensements et les lignes de force et les grands axes du développement. Combien de cartes sont ainsi sans aucun doute des caricatures si ce n'est des documents incomplets dans lesquels bien des choses sont à revoir dans la mesure où rien n'a été établi en collaboration avec les collectivités territoriales. Les représentants des conseils généraux et des communes connaissent, mieux que quiconque, les besoins réels, présents et à venir; d'une région ou d'un département. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

Vous m'excuserez, monsieur le ministre, de m'être laissé égarer, mais je crois que toutes ces choses sont liées. Nous sommes en train de définir, à travers l'examen du passé et l'analyse du présent, ce que sera exactement l'avenir de l'enseignement de demain. Si vous désirez avoir mon avis personnel, je vais me permettre, respectueusement mais fermement, de vous le donner.

Dans mon département, nous avons réalisé le ramassage uniquement autour des cours complémentaires et des collèges et nous avons assisté par voie de conséquence au regroupement de certaines petites écoles de hameaux et de quelques écoles de villages. Mais comment sont-ils intervenus ? Sont-ils intervenus par voie autoritaire après un avis du conseil départemental ? Sont-ils intervenus parce que l'inspecteur d'académie a pris une mesure administrative ? Ils sont intervenus simplement dans la mesure où il y avait un service de ramassage et une organisation sociale qui l'ont inspiré. Ce sont les parents d'élèves eux-mêmes, avec les maires et les municipalités, qui sont venus nous dire : A quoi bon garder quatre ou cinq élèves avec de jeunes stagiaires qui défilent tous les trois ou quatre mois dans notre école, alors que nous avons mieux à quatre ou cinq kilomètres, grâce au service de ramassage qui est l'œuvre sociale de l'union départementale des syndicats intercommunaux scolaires. C'est ainsi que, sous une forme expérimentale d'abord et très prudente cependant, nous avons suscité des regroupements scolaires dans le département des Pyrénées-Orientales.

Eh bien ! c'est cette voie qu'il faut choisir. Mais il ne faudra pas trop se hâter, monsieur le ministre, car cette voie apparaît singulièrement difficile, étant donné que le regroupement scolaire pour les classes primaires constitue un problème de structures. Si le ramassage d'écoliers des classes primaires constitue une opération spécifique elle doit s'inscrire dans un contexte plus général qui est le contexte social et économique, dans l'évolution même de nos régions dans le cadre d'un aménagement rationnel du territoire. Si vous désirez opérer des regroupements scolaires, encore faudra-t-il déterminer quel sera le village centre et quel sera le visage que prendront demain les districts ruraux. Il ne s'agit pas seulement de la mort sans phrases de petites écoles alors que le village est menacé par l'exode rural. Il s'agit de trouver les mesures de survie pour la plupart de villages isolés qui, en s'articulant les uns et les autres, avec un village centre où il y aura une somme plus importante d'équipements collectifs, arriveront à survivre dans l'économie extrêmement difficile de régions exigeant toute une série de mesures appropriées et l'aide de l'Etat. Voilà très exactement mon sentiment.

Monsieur le ministre, je serais particulièrement heureux si tout à l'heure vous pouviez venir à cette tribune nous rassurer à la fois sur l'orientation de la politique de votre ministère comme sur le sens exact à donner aux circulaires du 30 mars 1960 et du 9 avril 1960, et surtout si vous pouviez nous donner l'assurance que, dans un avenir que nous souhaitons rapproché, vous procéderez à la mise en place de moyens matériels préalables à l'implantation urgente de la réforme de l'enseignement qui constitue, pour nos départements ruraux, la chance de survie de beaucoup de villages dans l'organisation nouvelle vers laquelle l'enseignement public français doit de plus en plus s'acheminer s'il veut répondre à sa vocation comme à son but. (*Applaudissements sur de nombreux autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Louis Joxe, *ministre de l'éducation nationale.* Mesdames, messieurs, la question que m'a posée M. Pisani est d'une importance capitale et, si j'avais besoin d'en trouver la démonstration, je viens de la recevoir : elle soulève des problèmes d'ordre pédagogique, d'ordre social, d'ordre économique et, on me permettra de l'ajouter, d'ordre financier.

En préambule à son intervention, M. Pisani a indiqué les différentes questions brûlantes et urgentes qui se posent au ministère de l'éducation nationale et dans lesquelles s'insère le résumé qu'il a fait de la question du ramassage proprement dit.

Il a dit : A-t-on réfléchi que la population scolaire, dans son ensemble, a doublé depuis soixante ans ? A-t-on réfléchi qu'il va falloir augmenter le nombre des maîtres ? Je pourrais apporter facilement ici un certain nombre de précisions et d'additifs à ses paroles, ajouter même que le point d'aboutissement de l'enseignement, je veux dire l'enseignement supérieur, pose un singulier problème puisque c'est dans les cinq prochaines années que sa population va doubler, et non pas en soixante ans. Je pourrais ajouter que nous devons trouver 200.000 professeurs en dix ans et dresser un programme de tous les moyens techniques que la science nous donne pour alléger la tâche de l'homme en matière d'enseignement, sans quoi nous risquerions fort de ne pas arriver en bon état au rendez-vous de 1970 qui est, comme chacun sait, la date fatidique.

Je pourrais ajouter encore que, jusqu'à la question des vacances il n'y a rien qui ne soit enseignement, éducation et je voudrais le rassurer en répondant à sa question : « A-t-on réfléchi ? » qu'on a effectivement réfléchi.

M. Edgard Pisani. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie, monsieur le sénateur.

M. le président. La parole est à M. Pisani, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Edgard Pisani. Quiconque parle à cette tribune, n'a pas le ministre pour seul auditeur. Si le ministre est au centre du débat, tout orateur s'adresse à la collectivité des hommes présents et ce n'est pas au membre du Gouvernement que je m'adresse en posant la question : « Avez-vous réfléchi ? », car si j'avais cru devoir le faire, je vous l'aurais dit et si j'avais voulu vous viser, je vous aurais touché.

M. le ministre. Aussi bien vous répondrai-je que je ne me sentais pas visé. Je dis que, depuis un certain temps, on a réfléchi à cette question, en particulier avec de très bons textes que vous avez cités et dans les rapports que M. Guicheteau a faits devant cette assemblée.

Ce que je voulais dire, c'est que les différentes consultations qui ont été données sont arrivées jusqu'à la rue de Grenelle, au ministère de l'éducation nationale, et je désirais simplement conclure cette partie de mon exposé en disant que l'œuvre qui attend le ministère est en même temps, si vous voulez, un sujet d'inquiétude et un sujet d'exaltation, car ce qui se passe chez nous est très exactement ce qui peut se passer dans les pays les plus jeunes : dans ce vieux pays, une source de jeunesse nouvelle est en train de sourdre et, jusqu'à un certain point, nous sommes des pionniers dans notre propre nation !

Comme, ce soir, je ne peux pas traiter le problème dans son ensemble et qu'au demeurant je suis toujours à la disposition du Sénat pour traiter des différents aspects d'un même ensemble, je voudrais serrer d'assez près la question que m'a posée M. Pisani et qui, je le répète, est essentielle et au centre de toutes nos préoccupations.

Je voudrais, pour la commodité de l'exposé, rappeler qu'il y a deux sortes de ramassage scolaire, le ramassage en matière d'enseignement primaire, puis les ramassages qui concernent dès à présent les autres modes d'enseignement et qui vont s'accentuer encore.

Je m'attache à cette distinction entre les deux phénomènes parce que l'un est réglé dans son essence, le premier, tandis que l'autre ne l'est pas. Pour la commodité de l'exposé, je me permettrai donc de déblayer rapidement le terrain en parlant du ramassage dans l'enseignement primaire.

Là, en effet, il existe une réglementation fondée sur des lois, sur des textes très clairs, en particulier le décret du 5 septembre 1953, pour permettre le regroupement ou le développement des écoles ou des classes du premier degré comprenant un nombre très réduit d'élèves : « le ministre de l'éducation nationale pourra provoquer l'organisation de services de groupement et de transport des élèves » — on ne disait pas encore à ce moment-là le ramassage et je suis bien d'accord avec M. Pisani pour trouver ce terme excessif.

A la base, il y a donc cette idée que le ramassage doit faciliter le groupement et alléger la tâche générale de l'éducation nationale. Or les crédits n'ont cessé d'augmenter : en 1953, 10 millions étaient inscrits au budget ; en 1959, 147 millions ; en 1960, 347 millions, et ce dernier crédit ne sera pas suffisant.

Faut-il en conclure que, d'une année à l'autre, le ramassage a provoqué des fermetures en quantité considérable et qu'on est resté fidèle à cette espèce de contrat de base de 1953 ? Pas du tout. Je dirai même que, d'une façon générale, l'interprétation a été faite dans le sens le plus libéral, et j'oserai ajouter qu'un certain nombre de textes le prouvent, même la circulaire du 30 mars 1960 — dont on m'a reproché tout à l'heure le caractère ambigu — car elle dépasse la notion ancienne d'enseignement du premier degré pour atteindre celle des cours complémentaires. Cela ne veut pas dire que tout soit fait et je me réserve d'en parler tout à l'heure.

D'autre part, il a été stipulé par le décret du 12 mai 1960 que le complément des crédits Barangé devait aller en premier lieu à des reconstructions rapides et à des transports d'élèves.

Enfin, j'ajouterai que la circulaire que l'on a incriminée tout à l'heure, celle du 9 avril 1960, n'est en rien une décision unilatérale. Je ne vois pas en quoi elle comporte des mesures autoritaires ! Il s'agit simplement d'une enquête — comme il est du devoir de toute administration d'en faire — pour rechercher dans quelles conditions pourraient être fermées, éventuellement, des écoles à faible effectif. Si une administration, quelle qu'elle soit, ne peut plus faire une enquête administrative, alors vraiment nous ne disposons pas d'éléments de travail suffisants ! Je l'affirme avec d'autant plus de certitude que je ne veux pas me retrouver l'année prochaine dans la même situation que cette année. Faute d'une organisation suffisante en matière de prévisions — les prévisions existent en matière de lutte contre les acridiens, mais non en ce qui concerne les mouvements de population ! — si nous avons une idée générale des mouvements de population dans leur ensemble nous ignorons absolument ce qui se passe à l'intérieur du pays en fait de migrations et de création de nouveaux centres de vie.

M. Edgard Pisani. Très bien !

M. le ministre. J'ai le droit, en tant que ministre de l'éducation nationale, de procéder à toutes les enquêtes nécessaires à la gestion de mon ministère et je ne crois pas qu'on puisse en conclure que nous allons, sans consulter les collectivités locales comme la loi nous y oblige, procéder à une fermeture quelconque. Les travaux préparatoires sont autre chose, en effet, que le travail réglementaire !

Cela dit, pour dépassionner le débat, quelle est la technique adoptée en matière de ramassage dans l'enseignement du premier degré ? C'est une technique extrêmement souple et le texte du 28 septembre 1959 associe étroitement — il ne faut pas l'oublier — le ministère de l'éducation nationale et celui des transports. En somme, il s'agit d'associer, autant que faire se peut et sous une forme souple, vivante, les organisations qui peuvent aider à la réaliation de ce ramassage. Les associations de parents d'élèves, les associations familiales habilitées peuvent donc entrer en contact avec la section spécialisée du comité technique des transports, avec aussi la S. N. C. F., directement ou indirectement. Ainsi, il s'agit d'une espèce d'organisation et de conseil d'administration vivant et non pas systématique ou abstrait, de ce que peut être le ramassage.

Ce ramassage est utile sans que, pour autant, les écoles publiques soient menacées et sans qu'il y ait un lien quelconque avec une atteinte politique à leur existence. Le résultat essentiel — je parle technique et non politique — a été le suivant : on est arrivé à mettre le problème du service et du transport scolaires hors de la coordination générale des transports. Comme le disait M. Pisani fort justement, on a pris le problème en lui-même, on l'a dégagé de la gangue et voilà où réside la réussite technique.

Pour ce qui est de l'avenir de ce système, on me permettra d'être moins tranchant. Je ne suis pas absolument sûr que, de temps en temps, comme par le passé, une école ne soit pas obligée de fermer ses portes. Je n'apporterai pas ici une conclusion définitive. Je dirai simplement qu'en matière d'enseignement du premier degré, le ramassage peut présenter, dans certaines circonstances, un avantage évident sur le plan financier d'une part, sur le plan pédagogique d'autre part, car dans une école à trop faible effectif l'émulation disparaît et le rendement s'affaiblit.

Passant rapidement, je voudrais moins parler du passé et du système actuel concernant l'enseignement primaire, qu'apporter simplement l'affirmation qu'il n'est pas question de se livrer à je ne sais quelle débauche de suppressions d'écoles primaires au moment précis, d'ailleurs, où la scolarité ne fait qu'augmenter !

J'aborde maintenant le point qui intéresse le plus, je crois, le Sénat, à savoir le ramassage des enfants de plus de onze ans. Je viens déjà, sur un certain point, d'indiquer quelques prodromes de ce que pourrait être ce ramassage. J'ai aussi souligné tout à l'heure que dans la pratique on avait déjà dépassé le niveau du primaire traditionnel pour élever le ramassage vers le secteur qui se situe entre le primaire et le secondaire.

Qu'est-ce que le ramassage des enfants de plus de onze ans ? C'est le ramassage pour les classes d'observation ou d'orientation, pour les cours complémentaires, pour les lycées et les collèges, pour les classes terminales. D'une façon générale, c'est le ramassage qui permettra de faire face au devoir de scolarité, à l'obligation scolaire que nous venons de déterminer, à ces trois missions, l'une qui est l'orientation, la deuxième qui sera le rendez-vous, je ne dis pas de la classe de quatrième, mais des enfants ayant l'âge de la classe de quatrième pour l'ensemble des trois enseignements, le primaire allongé, le secondaire et le technique, la troisième qui sera constituée par les classes terminales dans quelques années. Voilà le problème de la vie.

Vous me permettrez d'être pratique, car il y a évidemment des rendez-vous immédiats, avec la réalité, c'est l'orientation, et des rendez-vous à plus long terme, ce sont les classes terminales et l'allongement de la scolarité.

Je vais vous donner ma doctrine en la matière. Le remassage me paraît indispensable, mais il n'était pas prévu par les textes. Dans le temps même où nous mettions sur pied l'orientation, il nous fallait prévoir ce ramassage qui n'est pas contenu dans l'ancienne formule.

Si j'indique que l'on pourra transporter les enfants à une quinzaine de kilomètres de leur domicile, je considère que cette notion — tout le monde en sera d'accord — doit être corrigée par le relief et par le temps nécessaire à la circulation, car il est bien évident qu'un enfant ne peut guère rester dans des véhicules quels qu'ils soient trop longtemps et deux heures dans la journée me paraissent déjà beaucoup.

Quelles sont les raisons de ce ramassage ? On les a évoquées avant moi et de façon très autorisée. Je n'y reviendrai pas. Le plan humain me paraît essentiel, la vie près des familles. Il est inutile que j'insiste, tout le monde a compris.

En ce qui concerne le plan financier, des chiffres ont été donnés. Je ne les conteste pas, je dis simplement ceci, c'est que la différence entre ce que je serai obligé de payer pour un pensionnaire et ce que nous coûtera le ramassage scolaire par tête d'enfant est évidemment une chose, mais qu'il faut peut-être la pondérer par autre chose, qui est la différence entre l'internat et la demi-pension. Dans certains cas il faudra aller jusqu'à nourrir les élèves, aux frais nous allons voir de qui. Mais nous n'allons pas entrer dans ces discussions. Nous sommes animés du même esprit.

Quant aux économies qu'en dehors du fonctionnement je trouve dans l'investissement, elles sont capitales. Elles ont été évoquées tout à l'heure et je suis pleinement d'accord sur ce qui a été dit. Même si l'on doit acheter des véhicules, l'achat de ces derniers est hors de proportion avec la construction scolaire. Un million, tel est le coût en anciens francs de l'équipement d'un internat par tête d'élève, si je puis dire. Il est évident que l'économie se chiffrerait par milliards et que d'autre part elle permettrait sur certains points, j'ajoute à ce qui a été dit, une certaine décongestion de la construction et de l'entreprise au profit d'autre chose, et je serais partie prenante.

Enfin — je rejoins ce qui a déjà été dit et je m'en excuse car c'est le sort du Gouvernement, parlant le dernier, de répéter quelquefois ce qu'il a trouvé de bon partout — enfin je dirai que, sur le plan social et économique, ce sera une contribution à une sorte de rajeunissement et de nouveau modelage du pays. Il faut retrouver une sorte d'équilibre entre la ville et la campagne. Il ne s'agit pas pour nous, comme on l'a dit souvent, de créer un centre pédagogique à la tête de chaque canton. Il s'agit, dans l'avenir, de grouper autour d'un gros bourg d'environ 5.000 habitants des établissements du cycle d'observation et du second degré. C'est donc une vie nouvelle qui sera donnée à ce genre de population et par ce que nous ferons nous assurerons une liaison constante entre les chefs-lieux et les villages, entre les chefs-lieux, non pas au sens administratif du terme, mais au sens pédagogique.

Voilà comment je vois les choses en gros, étant naturellement à la disposition de votre assemblée et de vos commissions pour revenir, si c'est nécessaire, m'expliquer plus en détail.

Comment va se faire ce travail d'avenir ? Dans ce domaine, je le répète, tout était à faire. Il faut donc accompagner la politique pédagogique d'une politique du ramassage et accompagner les textes pédagogiques de textes concernant le ramassage.

Eh bien ! je dirai qu'il m'a fallu tout d'abord équiper l'administration centrale. Non pas que croie que l'administration centrale soit l'*alpha* et l'*omega*, mais il est bon qu'une politique, quelle qu'elle soit, soit soutenue par une administration constituée dans ce dessein. La direction générale de l'organisation et des programmes, que je viens de créer, aura pour mission de coordonner le travail des trois ordres d'enseignement et de résoudre les problèmes qui leur sont communs. Je passe sur les détails. Elle aura la gestion des personnels communs, elle s'occupera des problèmes pédagogiques, elle aura la liaison constante avec le conseil supérieur ; mais elle aura, comme un bloc, à préparer l'orientation générale, la carte scolaire et le ramassage.

Ici, je suis bien d'accord sur un point. On m'a indiqué tout à l'heure que la carte scolaire ne devait pas être trop précise. J'en suis bien convaincu. La carte scolaire doit comprendre tout ce à quoi s'intéresse l'Etat. Elle doit se faire en liaison constante avec le directeur du travail pour le marché du travail, avec le directeur de l'agriculture pour le marché de l'agriculture. Elle devra se faire, à l'échelon supérieur, en liaison constante avec le ministère de l'agriculture quand il s'agira de l'enseignement agricole. D'ailleurs cette collaboration est prévue dans le projet de loi que nous avons eu l'honneur de déposer ici même.

Voilà cet ensemble. Les trois choses doivent marcher d'un pas égal et nous allons voir comment. En fonction de ces observations, je me dois — je l'ai exposé dans l'autre assemblée l'autre jour, mais je l'exposerai ici quand ce sera nécessaire ou quand vous le voudrez — de modifier les méthodes de constructions scolaires et de les rapprocher, comme le reste, des collectivités locales, des municipalités, des conseils généraux et, si vous voulez, de ceux qui sont à la fois les administrateurs départementaux comme le préfet et les inspecteurs d'académie dont je parlerai tout à l'heure.

Premier point : équiper l'administration centrale ; deuxième point, publier des textes étendant aux autres ordres d'enseignements que le premier degré le ramassage lui-même.

On a dit tout à l'heure : il faut une loi. Je ne le crois pas, je ne pense pas que nous ayons un grand débat à organiser là-dessus. Incessamment paraîtra un décret qui modifiera le décret du 5 septembre 1953 et qui sera dans la ligne de ce que je viens d'indiquer.

Restent les principes d'organisation du ramassage lui-même. J'ai entendu préconiser des solutions différentes et conseiller beaucoup de bonnes choses. Je voudrais garder au ramassage scolaire, dans ces trois ordres d'enseignements, une souplesse analogue à celle que nous connaissons pour le ramassage dans l'enseignement du premier degré. En d'autres termes, je voudrais qu'il soit entendu que là où il existe un service régulier susceptible d'être utilisé par les enfants, ce service sera utilisé, qu'il est facile d'établir à tous les degrés, sur ce point, une collaboration entre les ponts et chaussées et l'éducation nationale et qu'il est même facile d'aller trouver les organisateurs des services existants pour leur demander de faire le petit crochet nécessaire.

Je retiens l'idée qui m'a été suggérée tout à l'heure et que d'ailleurs j'approuve entièrement, à savoir qu'il doit y avoir un travail possible avec l'administration des postes. Ce travail étant fait en Suisse, pourquoi n'en serait-il pas de même en France, dans certaines régions tout au moins ?

Deuxièmement : il peut y avoir création d'un service nouveau soit par les transporteurs existants, soit, lorsque ceux-ci estimeront que la chose n'est pas possible, de toutes pièces, là encore à la suite d'une entente à tous les degrés entre les ponts et chaussées, l'administration qui leur sert de tutelle et l'éducation nationale.

Une attention toute particulière devra, en matière de ramassage comme en matière d'application du ramassage, être évidemment accordée aux régions montagneuses et à toutes celles qui ont des conditions géographiques particulières. Il ne peut pas y avoir de loi générale ; nous sommes bien d'accord. Il y a une série de cas particuliers qui s'ajoutent les uns aux autres.

Reste, me direz-vous, le financement. Voilà la grande question. En tant que ministre de l'éducation nationale, j'estime que de cette opération l'Etat sera le bénéficiaire majeur, que c'est lui qui trouvera là une source d'économie. Je m'excuse de parler de façon trop concrète, mais il me semble que pour ces raisons — pour d'autres aussi — il est normal que la charge majeure lui revienne.

On pourra discuter de bien des points secondaires, savoir si la nourriture de ce futur demi-pensionnaire que sera l'élève ainsi ramassé incombera aux parents ou incombera à l'Etat. Peu importe. Là comme ailleurs doit jouer un système de bourses, de compensation et même, si j'ajoute à ces sortes de dépenses celles du personnel de gestion et de surveillance, si j'ose ainsi m'exprimer, j'y gagne encore.

Partout l'union pourra faire la force. Pourquoi des communes qui se groupent pour un certain nombre d'autres circonstances ne pourrait-elles pas le faire dans ce domaine ?

Ce que je voudrais vous dire, c'est que nous nous orientons clairement vers le droit au transport et que nous songeons à assurer la gratuité. A mon avis, c'est la solution. Naturellement, sauf dans les agglomérations ; il ne s'agira pas que les parties prenantes viennent demander une carte de circulation à l'intérieur d'une grande ville.

L'autre aspect de la question est le refus de l'internat dont la vieille conception subit une modification considérable. Dans quelques années, en dehors de ceux des classes préparatoires aux grandes écoles, tous les internats seront refoulés hors de Paris. Si nous ne pouvons condamner l'internat, nous devons l'éviter de plus en plus dans toute la France et le ramassage sera, là encore, un des meilleurs moyens d'y parvenir. Si je fais mes comptes encore une fois, c'est par une économie que se traduira le remplacement de l'internat par le ramassage. L'opération est bénéficiaire.

Pour conclure, je voudrais donc indiquer les perspectives dans lesquelles nous allons travailler et je voudrais expliquer que le ministre de l'éducation nationale a une certaine vocation à préparer et à exécuter le ramassage scolaire, car, je le répète, les trois points de ma trilogie, l'orientation, la réforme scolaire générale et le ramassage sont indissolublement liés dans mon esprit.

Comme le déclarait tout à l'heure M. Pisani, on ne connaît pas très bien les contours de ce que sera finalement ce ramassage. Je prévois deux séries d'opérations, les unes à court terme, les autres à long terme, en dehors des textes de principe des projets de loi que je viens d'annoncer. Mais, pour faire un texte de principe, il faut être sûr de la façon dont on l'appliquera.

A court terme, à mon sens, le ramassage dans l'année qui vient sera encore empirique comme d'ailleurs, je le déclare, l'orientation scolaire elle-même. L'orientation scolaire sera, cette année, plutôt une sorte d'observation des élèves et, si nous réussissons à constituer ce rassemblement de tous les maîtres dans une même ville, à réinstaurer le professeur principal sans trop troubler la vie de l'élève, nous aurons déjà agi dans le sens de l'orientation.

J'ai préparé un certain nombre d'instructions pour MM. les recteurs et les inspecteurs d'académie. J'ose espérer qu'on ne m'accusera pas de vouloir mettre les différentes autorités, en particulier les collectivités locales, devant le fait accompli. Il s'agit là des classes de quatrième « d'accueil » et des classes du cycle d'observation. Il faut maintenant dresser le plan de ramassage des élèves de ce cycle d'observation et, à la fin de septembre, nous devrons avoir une idée générale de ce que sera ce ramassage. Je demande donc « qu'on veuille bien établir ce plan en tenant compte de l'utilisation maximum des transports publics, les élèves bénéficiant d'une carte de priorité... ».

M. Jacques de Maupeou. Pour tous les élèves, y compris ceux de l'enseignement privé, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je voudrais que la carte scolaire indique très nettement quels seront les établissements qui pourront bénéficier de cet ensemble de mesures. J'ai indiqué tout à l'heure que la carte scolaire devait dresser l'état des besoins scolaires.

Je demande également que l'on tienne compte « du plein emploi des circuits que vous avez déjà organisés en faveur des élèves du premier degré et des circuits nouveaux qui seraient indispensables ».

C'est un travail d'enquête, de conseil. Tous les recteurs, tous les inspecteurs d'académie seront prochainement à Paris. Je me permets de dire que c'est un travail interne et je ne voudrais pas qu'on en tirât des conclusions immédiates. Mais il est bien évident que, dès cette année, il me faudra prévoir au budget des crédits de ramassage pour les autres enseignements que le premier degré. Je trouverai dans les ressources du ministère de l'éducation nationale de quoi financer l'opération en vertu du principe que j'ai indiqué tout à l'heure : celui des virements internes.

Je réponds par là à M. Raybaud que ce que je vais faire cette année, c'est une prévision générale plus qu'une création continue.

J'en arrive à ma politique à long terme. M. Pisani a bien voulu évoquer tout à l'heure ce que serait le quatrième plan de modernisation et d'équipement. En effet, nous sommes là dans la réalité de l'avenir. Il faut que le quatrième plan tienne compte de l'insuffisance des plans précédents. Je ne veux pas dire insuffisance de travaux, mais insuffisance d'informations. Je répète que c'est parce que nous n'avons pas toujours les instruments nécessaires pour ausculter que, quelquefois, nous nous trompons dans nos prévisions.

A long terme, la circulaire que j'ai envoyée le 17 mai dernier et qui est d'ordre interne précise ma pensée qui repose toujours sur les trois principes : liaison entre l'orientation et l'observation, la carte scolaire et le ramassage, l'objectif final étant la carte scolaire de 1970, année du grand rendez-vous.

J'écris donc, s'agissant des groupes d'observation : « Ils comporteront en principe et compte tenu des possibilités de gémination — je réponds par là directement au souhait de la commission compétente — trois classes au niveau de la sixième et trois classes au niveau de la cinquième, ce qui veut dire qu'on ne créera pas de groupes d'observation qui intéressent une population inférieure à 5.000 habitants. On pourra faire exception à cette règle lorsque son application stricte laissera un nombre appréciable d'enfants à plus de 15 kilomètres de l'école, parcours journalier, aller et retour, dépassant une heure. En réalisant les groupements de classes, on tiendra compte des possibilités considérables qu'offre le ramassage des écoliers. L'intention du Gouvernement est de lui donner une très grande extension au cours des prochaines années. On se placera délibérément dans l'hypothèse où les problèmes administratifs et financiers que pose le ramassage sont résolus — il n'y a pas moyen de faire autrement. Les mesures concrètes à prévoir à cet effet sont actuellement à l'étude.

« En plus, sauf impossibilité caractérisée, climat rude, habitat très dispersé, on ne prévoira pas d'internat pour les enfants qui habitent à moins de 15 kilomètres de l'école. Bien entendu, le ramassage entraînera un grand développement des cantines ».

En ce qui concerne les enseignements différenciés du second degré, le problème est exactement le même.

Voilà le travail en cours. Il est, je dois en convenir, empirique pour une bonne partie parce que nous ne savons pas encore quelle est exactement l'étendue du problème. Nous sommes obligés de fixer les méthodes et les lignes d'orientation et de force.

M. Pisani m'a demandé à quelle date serait réalisé le ramassage scolaire. Je comprends très bien la portée de la question. Je répondrai qu'il est déjà commencé jusqu'à un certain point et sera réalisé selon une méthode progressive. Ce que je redoute — je suis sûr que la haute assemblée partage mon opinion — c'est qu'en prenant des mesures trop générales et trop abstraites je sois obligé à ces repentirs ou à ces retours en arrière qui donnent trop souvent l'impression de l'hésitation, du flottement et aussi le sentiment que l'enfant sert de cobaye à tout cela. Nous y mettrons de la minutie et c'est pourquoi nous travaillons par la base, c'est-à-dire avec les autorités départementales et les collectivités locales. Je crois que nous pourrons ainsi réaliser peu à peu cette formidable synthèse que représente la politique du ramassage. L'éducation nationale ne peut pas s'en désintéresser. C'est même une de ses tâches essentielles. Je ne dis pas qu'à tous les étages de la vie nationale, sur le plan départemental comme à Paris, je ne doive pas trouver des solutions qui rassemblent les différents ministères intéressés à la question. Cela est possible, cela est même certain, mais nous sommes tous des serviteurs d'un même Etat et d'une même nation. L'essentiel est que nous tirions tous dans le même sens pour accomplir l'œuvre que je viens de définir. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Le débat est clos.

Etant donné l'heure tardive, le Sénat voudra sans doute renvoyer à vingt-deux heures la suite de son ordre du jour. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures dix minutes, est reprise à vingt-deux heures sous la présidence de M. André Méric.*)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

— CONGES

M. le président. MM. Pierre Mathey, Etienne Restat, Louis Leygue, Jacques Duclos et Mme Jeannette Vermeersch demandent un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?

Les congés sont accordés.

— 10 —

LIAISONS INTERIEURES AERIENNES

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

« M. Auguste Pinton demande à M. le ministre des travaux publics et des transports :

1° Quelle est la situation actuelle des liaisons intérieures aériennes ;

2° Quelles mesures il envisage d'adopter pour que ce réseau intérieur connaisse en France le même développement que dans les pays étrangers ;

3° Comment il envisage d'assurer une gestion financièrement équilibrée de ces lignes aériennes ;

4° Ce qu'il compte faire, enfin, pour mettre les principaux aérodromes métropolitains en état de recevoir les appareils modernes, notamment les avions à réaction. » (N° 55).

La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le ministre, en vous remerciant d'avoir bien voulu accepter de répondre à cette question, j'ai constaté que ce n'est ni de votre fait, ni du mien si les circonstances ont imposé ce jour et cette heure. En contrepartie, cela nous vaudra sur le sujet une causerie presque confidentielle en présence d'un auditoire choisi et dont personne ne discute la qualité. (*Sourires et applaudissements.*)

A la vérité il existe bien entendu — et c'est pour cela que vous avez répondu à ma demande — un problème des liaisons aériennes à l'intérieur de la France, qui, il faut bien le dire, n'a jamais été sérieusement posé jusqu'à présent parce qu'il a rencontré une indifférence trop générale. En réalité, exception faite des escales sur les lignes aériennes internationales, qui permettent d'aller ainsi de Paris à Bordeaux, à Marseille et à Nice, — et ce sont des lignes dont les horaires ne sont pas calculés en vue des besoins des usagers alors que c'est un point fondamental — il n'existe pas de liaisons sérieuses entre la capitale et les grandes régions économiques françaises et encore moins entre ces grandes régions économiques.

On comprend mieux le problème si l'on considère que c'est là encore un aspect de cette hyperconcentration, de cette surcentralisation sur Paris dont tout le monde parle, que tout le monde déplore sans y apporter de remèdes vraiment efficaces.

Quoi qu'il en soit, sans considérer des pays comme les Etats-Unis, mais simplement des nations d'Europe occidentale, d'importance économique équivalente à la France et cependant d'une superficie inférieure, nous constatons qu'en 1958, le trafic s'est élevé en France, y compris la Corse, à 238.000 passagers et 114 millions de kilomètres-voyageurs et sans la Corse — c'est-à-dire pour la seule navigation intérieure métropolitaine — à 111.000 passagers et 68 millions de kilomètres-voyageurs.

Dans le même temps, on constatait pour la Grande-Bretagne — c'est pour cela que j'ai cité la Corse, car il faut tenir compte des liaisons avec les îles et l'Irlande du Nord — 1.463.000 passagers et 487 millions de passagers/kilomètres, c'est-à-dire quatre ou cinq fois plus qu'en France.

En ce qui concerne l'Allemagne fédérale, dont le territoire est cependant à peine supérieur à la moitié du territoire français, il est une colle que je vais vous poser, monsieur le ministre, car je n'ai pas les moyens de la résoudre : l'Institut du transport aérien, qui est tout de même sérieux, indique 1.500.000 passagers pour les lignes du réseau intérieur allemand, y compris les hélicoptères — lesquels ne doivent d'ailleurs pas beaucoup entrer en ligne de compte — alors que des renseignements qui m'ont été fournis par votre administration, il ressort que l'on y compte 238.000 passagers et 91 millions de passagers/kilomètre. Je ne m'explique pas la différence.

Peut-être pourrez-vous m'éclairer à ce sujet, mais quoi qu'il en soit, et même en retenant les chiffres de votre administration — j'imagine que celle-ci n'a pas dû tenir compte de la liaison avec Berlin — je constate la différence avec les 111.000 passagers et les 60 millions de passagers/kilomètre pour la France, en face de 238.000 passagers, 91 millions de passagers/kilomètre, pour l'Allemagne fédérale, dont le territoire, je le répète, est à peine supérieur à la moitié du territoire français. Cependant, en France, le plus grand pays d'Europe après la Russie, qui, entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest, présente facilement des distances supérieures à 1.200 kilomètres, alors que la rentabilité de l'avion est admise à partir de 500 kilomètres peut-on contester la nécessité de liaisons organisées et surtout régulières ? Je ne veux pas entamer les explications mais je crois qu'il faut au moins mentionner les raisons fondamentales qui justifient cette création.

Il y a la volonté de se déplacer vite, de gagner du temps qui est un des aspects caractéristiques de la vie économique contemporaine.

Qu'on l'admette ou non, c'est un fait qu'on ne peut pas contester.

Mais il y a plus important. Quelle que soit la qualité du réseau S. N. C. F., il a ce défaut capital d'être essentiellement centré sur Paris. Comment réaliser une liaison rapide, si nécessaire entre les grands centres économiques français ? Il n'est, par la voie ferrée, pas d'autre moyen pratique que de passer par Paris. Je constate, par exemple, que de Nantes à Marseille il faut douze heures, que de Strasbourg à Bordeaux il faut dix-huit heures, alors que dans les deux cas, il faudrait moins de deux heures d'avion.

Est-ce un moyen de favoriser la déconcentration que de rendre inévitable ce passage par Paris et d'inciter ainsi toutes les grandes entreprises commerciales et industrielles à installer à Paris des bureaux, voire leur état-major, parce que c'est le seul moyen de gagner du temps et de régler vite les affaires ?

Je pense que, présentement, il n'y a pas d'autre solution — car on ne peut pas refaire le réseau ferré — que des liaisons aériennes bien organisées et surtout avec des horaires soigneusement calculés. Certes ce n'est pas facile, mais c'est une nécessité absolue.

Enfin comment ne pas reconnaître que l'existence de liaisons aériennes entre ces grandes régions économiques françaises et Paris doit avoir aussi pour objet de faciliter le transit entre la France et l'étranger ? Ce qui m'a souvent frappé, c'est la remarquable organisation du trafic international d'Air France et son refus de se rendre compte que, notamment dans certaines régions, faute d'une liaison aérienne avec Paris une partie de la clientèle française se détourne vers les aérodromes étrangers. Dans le Nord, il est souvent plus facile d'aller prendre l'avion à Bruxelles que de venir à Paris. C'est encore plus vrai dans l'Est où les gens de Strasbourg ou de Nancy ont plus d'intérêt à se rendre à l'aérodrome international de Mulhouse-Bâle. Il en en de même pour la région de Lyon où une proportion importante de la population habitant à l'Est de Lyon va prendre l'avion à Genève.

Je vous signale que, d'une enquête qui a été effectuée — et que vous pouvez avoir à votre disposition puisqu'elle émane de l'un de vos fonctionnaires — il résulte que, pour cette région, Lyon-Alpes-Savoie, environ 40 p. 100 des départs se font par Genève. Il est beaucoup plus facile d'aller en voiture de Bourg-en-Bresse, de Grenoble, de Chambéry et même de Lyon à Cointrin que de venir prendre le train à Lyon pour se rendre ensuite à Paris et découvrir de nouveaux moyens de transport pour aller à Orly. Cette situation me surprend.

En face de nécessités aussi évidentes, comment se fait-il que si peu ait été fait ? J'y vois trois raisons. Comme je suis beaucoup plus libre que vous pour les énoncer, je vais supposer que vous ne pensez pas comme moi, mais je n'en suis pas convaincu. La première de ces raisons — je l'ai constaté moi-même — c'est l'absence de bonne volonté de la part d'Air France qui méprise ce qu'il appelle le porte à porte, mais qui cependant, jusqu'en 1958, exploitait un certain nombre de lignes intérieures allemandes et qui exploite encore, à l'heure présente, Dusseldorf—Berlin et Francfort—Berlin. Je vais répéter ce que j'ai eu l'occasion de déclarer aux dirigeants d'Air France : je comprends déjà mal qu'ils ne veulent pas faire et je ne comprends pas du tout qu'ils ne veuillent pas laisser faire.

La seconde raison est certainement, encore qu'elle soit en apparence plus compréhensible, la résistance de la Société nationale des chemins de fer français, qui regarde d'un œil hostile tout concurrent qu'elle ne contrôle pas. Il y a un peu plus d'un siècle qu'on a fait des chemins de fer et que le roulage a disparu. Que se serait-il passé, monsieur le ministre, si le roulage du milieu du XIXe siècle avait été organisé d'une façon aussi puissante et aussi concentrée que les chemins de fer actuels ? Si la résistance avait été équivalente, nous prendrions encore la diligence pour aller à Rouen, à Orléans ou à Lille.

M. Pierre de Villoutreys. Ou à Lyon !

M. Auguste Pinton. Pour aller à Lyon, on pourrait utiliser en partie le bateau. C'est pourquoi je n'ai pas mentionné cette ville.

Il ne s'agit pas de supprimer le chemin de fer. Il est irremplaçable. Il s'agit de donner à chacun sa juste place et d'établir

— j'y reviendrai plus tard — une coordination véritable plutôt que de sacrifier, sur le chemin de fer, au vertige d'une rapidité considérable, admirable mais néanmoins relative, au moyen d'investissements très coûteux et en établissant des liaisons de prestige qui coûtent beaucoup plus cher que les liaisons aériennes qu'elles prétendent remplacer.

Il y a enfin — troisième argument, plus solide — le déficit des lignes aériennes intérieures, venant s'ajouter au déficit des lignes aériennes internationales et surtout au déficit des autres moyens de transport, du moins par chemin de fer.

En réalité, le déficit d'Air-Inter, la compagnie qui a fonctionné si difficilement pendant huit mois, ressort je crois, d'après les derniers chiffres, à 217 millions d'anciens francs. C'est trop, bien sûr, c'est beaucoup trop, et j'y reviendrai tout à l'heure, mais il est bien évident qu'Air-Inter a fonctionné dans les conditions les plus mauvaises.

Je ne prends qu'un exemple en m'excusant d'y avoir si souvent recours — je parle de ce que je connais le mieux — le déficit commercial de Paris—Lyon exploité par Air France était de 28 millions. Il a passé à 45 millions lorsqu'il a été exploité par Air-Inter. On ne peut que s'étonner qu'il n'ait pas été plus élevé. Personne ne rechigne cependant pour les 160 milliards que bon an, mal an, la Société nationale des chemins de fer français coûte à l'Etat.

A cet égard, sans vouloir établir le moindre rapprochement, je voudrais vous raconter l'histoire d'un train auquel je m'étais opposé et que vous avez accepté. Vous êtes bien excusable car vous n'aviez pas les raisons de porter sur la question un œil aussi vigilant que le mien. Ce train, c'est l'Aquilon, qui va de Lyon à Paris le matin et de Paris à Lyon le soir en doublant le rapide normal et dans un temps évidemment hautement remarquable de quatre heures à quatre heures dix. Or, ce train, ne nous berçons pas d'illusions, a surtout été créé pour démontrer qu'une liaison aérienne était inutile. Mais il met tout de même quatre heures, si vite qu'il aille. Or, lorsqu'on était venu me proposer cette création en 1956, très loyalement, le directeur de la Société nationale des chemins de fer français m'a déclaré : Vous savez, cela sera bien, mais cela coûtera au moins 100 millions par an. C'était 100 millions dans l'hypothèse où le train serait rempli. Or, il est à peu près vide, au moins dans un sens. Par conséquent, j'ai le droit de penser que le déficit réel doit être — je suis modéré — à l'heure présente, d'au moins 150 ou 180 millions pour ce seul train, c'est-à-dire six fois plus que le déficit qui a été accusé en 1957 par l'exploitation aérienne de la ligne d'Air France.

Au demeurant, ce déficit qu'on se refuse à accepter parce que finalement — je le sais bien — il retombe surtout sur l'Etat, il faudrait tout de même l'évaluer très exactement, car, dans la notion du déficit à solder par l'Etat, il faut bien faire aussi entrer les recettes que l'Etat encaisse directement ou indirectement. L'essence est détaxée. Oui, mais, actuellement, l'essence détaxée paie encore douze francs d'impôts ou de taxes lorsqu'elle est utilisée sur les avions. Quant au carburéacteur qui coûte 24 francs le litre, il y a encore 5 francs de droits. On en brûle une telle quantité que cela représente une compensation importante, car il n'y a pas de compensation si l'on ne brûle pas d'essence et l'on ne brûle pas d'essence s'il n'y a pas d'avions.

Parallèlement, il y a toutes les taxes d'atterrissage, les taxes prélevées sur les compagnies elles-mêmes lorsqu'elles exploitent une ligne, et, d'autre part, élément qui n'est pas négligeable, le remboursement des dépenses engagées par les chambres de commerce pour construire des aérogares. C'est ainsi. Je ne vous donne que cet exemple.

Lorsqu'en 1957, mon collègue du Trésor avait voulu à tout prix supprimer la desserte aérienne Lyon-Paris, j'avais pu lui démontrer que si le déficit enregistré par Air France était d'environ 30 millions, y compris du reste une fraction des frais généraux de la société, qui n'ont pas disparu pour autant lorsque la ligne a été supprimée, en réalité les recettes encaissées par l'Etat ou les organismes publics étaient supérieures au déficit de l'Etat et assuraient finalement la couverture.

Je ne nie pas que le déficit soit fâcheux ; je ne nie pas non plus qu'il faille y remédier à tout prix. J'affirme que ce déficit est beaucoup plus relatif qu'on ne le pense et que, de toute façon, il n'est pas inévitable.

Ceci étant, peut-on dire que jamais rien n'a été fait dans le domaine de l'aviation intérieure française ? Certainement pas. Bien sûr, il y a d'abord des lignes saisonnières. Mais elles sont essentiellement le résultat d'accords entre les collectivités intéressées et Air France ou d'autres sociétés de transports aériens. Pour le reste, nous sommes bien obligés de dire qu'un certain nombre de tentatives faites ont été abandonnées avant qu'elles aient pu se développer sérieusement, car, monsieur le ministre, vous savez bien qu'en matière d'aviation, comme en toute autre chose, il y a la nécessité de créer l'habitude et une clientèle.

Or toutes les tentatives faites en 1956, en 1957 et en 1958 ont tourné court. Il a fallu, au bout d'un délai de quatre, cinq ou six mois, reprendre entièrement la question.

Pe pourrais vous donner la progression des chiffres. Prenons un exemple. Je m'excuse de revenir à celui qui m'est familier : à Lyon, la première année on commence au début à 60 p. 100, car il y a eu un succès immédiat et finalement on est monté à 75 p. 100 de fréquentation, puis un arrêt. En 1957, on est passé de 66 p. 100 au départ, à 90 p. 100 en octobre. Même en 1958, dans les plus mauvaises conditions alors que le service de retour de Paris-Lyon n'était pas affiché à la gare des Invalides, on est passé de 39 p. 100 en mai à 75 p. 100 en octobre.

Je me suis arrêté chaque fois à octobre parce qu'il y a eu ensuite une chute. C'est ce point que je développerai tout à l'heure quand je parlerai de ce que devrait être la véritable coordination des transports aériens et ferroviaires. L'idée que l'on pouvait avoir était de faire entre les différentes compagnies la même répartition que sur le plan international. C'était en effet l'idée la plus simple et la plus séduisante.

On a fait autre chose et je dois dire que je ne vous en accable pas puisque c'est moi qui ai décidé cette autre chose, la création de la compagnie Air Inter. Mais c'est simplement parce que cela m'est apparu comme le meilleur moyen d'amener, à l'aviation intérieure, Air France et la S. N. C. F.

Les résultats d'Air Inter, nous les connaissons : 217 millions pour sept ou huit mois d'exercice, 44.400 passagers ; c'est évidemment beaucoup. Mais, en fait, on n'a pas le droit d'en tirer des conclusions car cette expérience a été faite dans les conditions les plus mauvaises. (*M. le ministre fait un signe d'assentiment.*) On pourrait presque dire qu'on a tout fait pour la faire échouer. D'abord, affrètement de matériels, c'est-à-dire qu'Air Inter affrétait du matériel soit à la T. A. I., soit à l'U. A. T., soit à Air France, à des prix sensiblement plus élevés que les prix de revient normaux.

D'autre part, il s'agissait, dans une certaine mesure, de matériels de surplus car les compagnies ne mettaient pas ce qu'elles avaient de mieux et surtout elles mettaient ce dont elles disposaient, quand elles en disposaient, ce qui amenait de fréquents changements d'appareils, par conséquent, des perturbations dans les horaires.

D'autre part, on a enlevé à Air Inter, en 1958, la ligne Paris—Nice, ce qui revient à peu près à dire qu'on devait aboutir aux résultats qu'obtiendrait par exemple la région Sud-Est de la S. N. C. F. si on lui enlevait la ligne Paris—Marseille.

D'autre part, je l'ai indiqué tout à l'heure, le temps d'expérience a été chaque fois insuffisant. Enfin, il n'y avait aucune organisation commerciale. Paris—Marseille, par exemple n'était pas affectée à Air France. Aussi, les bureaux d'Air France ignoraient l'existence de cette ligne et ne consentaient pas à délivrer de billets aux voyageurs. Il ne faut donc pas s'étonner si cette seule ligne a fait 82 millions de déficit.

Quant à Nantes—Nice, dont le déficit était évidemment important, mais qui n'a fonctionné que peu de temps et où, par conséquent, des habitudes n'ont pas pu se créer, on aurait tout de même quelque droit de dire qu'étant donné les relations qu'elle établissait entre les régions de la Basse-Bretagne, Nantes et Bordeaux, Toulouse, Marseille et Nice, il y avait là un véritable service public qui justifiait amplement la couverture du déficit qui, je le répète, aurait dû être beaucoup moins important qu'il n'a été en réalité.

Et puis Air Inter est mort de sa belle mort. L'année 1959 s'est passée en études. Alors on pouvait imaginer qu'on allait en revenir à l'attribution des grandes lignes aux différentes sociétés françaises, il y a même eu un exemple, l'attribution de Paris—Pau à une société privée qui s'appelle Air Nautic, dont je ne sais pas ce qu'elle durera devant la réorganisation qui doit avoir lieu, toute intéressante qu'elle soit. Il est démontré, en effet, que cette société exploite avec des moyens sans doute économiques, mais dans des conditions entièrement satisfaisantes. Elle a réalisé sur le plan financier non pas des bénéfices, mais tout au moins un équilibre approché, comme aurait pu le faire Air Inter si cette dernière compagnie n'avait dû — sur la pression de la S. N. C. F. — subir une élévation, à mon avis excessive, du prix des places.

S'il est tout à fait normal que l'on paie en avion plus cher qu'en première classe de la S. N. C. F., il est moins normal que la différence soit de 1 à 1,6 ou à 1,7, comme c'était le cas dans les derniers tarifs appliqués.

On a repris aujourd'hui une nouvelle expérience d'Air Inter et, chose assez curieuse, sur l'initiative même de ceux dont je

dirai, sans vouloir être méchant, que la bonne volonté n'avait pas été éclatante au cours de la première expérience, c'est-à-dire Air France et la S. N. C. F. Si c'est une conversion, je la salue avec joie, mais qu'est-ce qui est projeté, qu'est-ce qui est réalisé ?

En fait, si on laisse de côté des liaisons saisonnières surtout touristiques et qui résultent d'accords avec les collectivités intéressées, et dont nous devons bien entendu nous réjouir, mais ces collectivités paient et cela n'a pas à entrer en ligne de compte, nous trouvons des lignes radiales et, pour 1960, il n'y en a qu'une, Paris—Toulouse, car on maintient cette année, je crois, à Air France, la liaison Paris—Strasbourg dont il faut bien dire qu'elle a été, depuis sa création, une des plus lourdement déficitaires.

En 1961, d'autres lignes sont prévues sur des itinéraires déjà desservis par des liaisons internationales, mais je suis convaincu qu'il n'y a pas là une contradiction, car il se pose toujours un problème d'horaires, lequel est fondamental en matière de lignes intérieures. Il s'agit des liaisons avec Bordeaux, Marseille, Nice et Lyon, laquelle était d'ailleurs — je le rappelle — en dehors de Paris—Nice, la moins déficitaire.

Beaucoup plus intéressantes encore sont les liaisons périphériques Nantes-Nice et Lille-Nice envisagées pour 1961. On ne m'a pas précisé les escales prévues. Je suppose que celles-ci seront, pour Nantes-Nice, Bordeaux, Toulouse et Marseille, et pour Lille-Nice, Strasbourg et Lyon. Il est certain qu'il faut mettre sur pied des itinéraires comportant suffisamment d'escales, afin d'assurer une clientèle variée, mais ils ne doivent pas non plus en comporter trop afin de ne pas décourager cette clientèle.

Enfin se pose surtout la question des horaires, lesquels sont évidemment très difficiles à établir puisqu'il faut assurer à la fois aux voyageurs, où qu'on les prenne, des horaires convenables pour leur permettre de se déplacer dans le minimum de temps. En effet, il s'agit non pas d'aviation touristique — il convient de le souligner — mais de relations de caractère économique pour lesquelles un horaire bien choisi et l'économie de temps sont des éléments particulièrement importants. Mais j'insiste sur le fait que la prévision du déficit pour les lignes périphériques, qui est, au moins au début, inévitable, ne doit pas décourager, car il est évident que si le service public se justifie par l'établissement de liaisons directes entre les grandes régions économiques françaises, c'est sur ces lignes périphériques qu'il trouve en premier lieu sa justification.

Enfin, je dirai, monsieur le ministre, que des prévisions, si réconfortantes soient-elles, ne sont pas des certitudes, et comment en espérer mieux si, quant aux détails de l'organisation, rien n'est changé, si l'on recourt toujours à l'affrètement, s'il n'y a pas davantage d'organisation commerciale et s'il faut dépendre de gens dont la bonne volonté dans le passé n'a pas été éclatante. Je veux, en particulier, attirer votre attention sur deux points qui me paraissent maintenant conditionner, le premier, le rétablissement même des lignes d'Air-Inter et, le second, leur bon fonctionnement.

Le premier point, c'est la question du règlement du déficit. Voyez-vous, j'ai étudié un projet qui a été soumis au conseil d'administration d'Air-Inter en avril dernier, et qui envisageait de demander aux collectivités de prendre en charge la moitié du déficit mais à quelles collectivités ? aux collectivités provinciales. Dans le même temps, on ne demande rien à la collectivité parisienne qui est cependant intéressée à la question.

Mais ce n'est pas cela le plus important. J'estime que l'aide des collectivités, elle est légitime, elle est même nécessaire, mais elle doit être une aide forfaitaire, car si les méthodes d'exploitation sont mauvaises, les collectivités n'ont pas à en souffrir et si la subvention — j'attire particulièrement votre attention là-dessus — si la subvention donnée par un conseil général, une chambre de commerce, est fonction des résultats de l'exploitation, comment demander aux collectivités de participer au déficit si elles n'ont droit ni au contrôle ni à la gestion ? Cela me paraît irréalisable.

On a d'abord envisagé une subvention forfaitaire et je crois que cette formule est la seule raisonnable. Vous risquez de faire capoter le projet d'Air-Inter avant même qu'il ait pris naissance si l'on n'en revient pas à cette donnée qui me paraît fondamentale.

Le second point, c'est qu'Air-Inter ne se développera que si l'on établit une véritable coordination entre l'avion et le chemin de fer. Je prendrai seulement deux exemples, car on pourrait évidemment en citer d'innombrables. On m'a expliqué que certains trains à marche très rapide, à supplément, donc considérés comme trains de luxe, mais que j'appellerai surtout trains d'affaires, entre Paris et Strasbourg, sont fort copieusement garnis de Paris jusqu'à Nancy et roulent — le même train, le même personnel, presque les mêmes frais — sensiblement vide de Nancy à Strasbourg. Ne serait-il pas plus logique de maintenir le train jusqu'à Nancy et de prévoir, en accord avec la S. N. C. F. une ligne aérienne jusqu'à Strasbourg, réserve faite — et j'y reviendrai dans un un instant car en matière d'aviation intérieure cela me paraît fondamental — de certaines périodes d'hiver où le temps du trajet est trop court pour compenser la perte de temps due aux conditions météorologiques.

Le deuxième exemple est celui que j'ai déjà évoqué tout à l'heure. On a créé *l'Aquilon* pour remplacer l'avion Lyon—Paris alors qu'il serait tellement plus simple — les résultats du passé le prouvent — de mettre en route l'avion du 1er mars au 1er novembre et le train du 1er novembre au 1er mars. Ce serait là une véritable coordination ; on ne doit pas seulement étudier la coordination des moyens de transports terrestres, mais aussi celle des transports aériens et des transports terrestres.

Enfin, il ne faut pas oublier la coordination proprement commerciale, car si notre système de déplacements intérieurs était calculé de manière à utiliser les moyens les plus rationnels, les plus commodes et les plus rapides, on devrait pouvoir prendre des billets combinés et faire enregistrer les bagages pour une partie du parcours en chemin de fer et pour une autre en avion.

Il faut résoudre un certain nombre de questions si vous voulez que l'expérience que vous annoncez puisse prendre naissance et se développer sans être interrompue de nouveau par la constatation d'un écrasant déficit.

Il reste encore, mais je la laisse en annexe, me bornant à l'aborder en quelques mots, la question des aérodromes. Tout, en France, a été sacrifié aux aérodromes parisiens, ce qui est compréhensible car c'est par eux qu'il fallait commencer et personne ne le nie, pas même le provincial enragé que je suis. Mais combien de milliards ont été engloutis hors de France sur des aérodromes dont nous n'avons même plus le contrôle ! Pendant ce temps, en dehors de Nice, nulle part des efforts sérieux n'ont été faits et nous avons préféré passer des accords avec l'étranger, comme à Cointrin, en détournant ainsi sur les compagnies étrangères une partie de notre propre trafic international. Cependant un matériel moderne pose de tels problèmes quant aux caractéristiques et aux dimensions des aérodromes que les gros appareils transatlantiques qui ne peuvent se poser à Paris pour une raison quelconque devront inévitablement choisir un aérodrome étranger pour faire escale.

D'autre part — et j'attire votre attention sur ce fait — on a incité les chambres de commerce à engager des frais considérables, qu'elles ont d'ailleurs consenti avec un empressement et une bonne volonté auxquels nous devons rendre hommage. Mais vous ne leur donnez aujourd'hui, alors qu'elles ont construit des aérogares souvent magnifiques, ni terrains ni trafic. Est-ce que cela est bien juste ?

Tels sont les motifs de la question que je vous ai posée. Si j'ai souvent fait référence à une région qui m'est chère, c'est seulement parce que j'ai pris les exemples que je connaissais le mieux. Je suis absolument convaincu qu'il s'agit d'un problème très général qui touche à la vie et au développement de l'ensemble de nos régions économiques.

Vous avez dit un jour que la civilisation moderne était celle de la circulation. Je pense que c'était non la formule obligatoire d'un ministre ayant la charge des transports, mais la reconnaissance d'un fait incontestable. En tout cas, pour ma part, c'est ainsi que je l'ai pris. Mais, si vous reconnaissez la nécessité d'une circulation aisée, rapide, comme un élément capital du développement économique d'une nation, il ne faut pas, une fois de plus, abandonner l'aviation intérieure française au sort malheureux qui semble s'acharner sur elle et disons, pour ne pas être trop méchant, à cette absence de bonne volonté qui a voué jusqu'ici toutes les tentatives à l'échec. L'aviation n'est plus un transport de luxe. Elle est, au contraire, un moyen économique et rationnel de gagner du temps et de favoriser l'activité industrielle et commerciale. Cela est presque aussi vrai, pour un grand pays comme la France, des liaisons intérieures que des relations internationales.

Je suis sûr que vous le pensez. Il faut maintenant, monsieur le ministre, faire de l'aviation intérieure française, cette Cendrillon de nos moyens de transport, une réalité tangible et surtout durable. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Pams.

M. Gaston Pams. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est extrêmement difficile d'aborder cette tribune sur un sujet technique après M. Pinton : il ne laisse rien au hasard, et rien non plus aux orateurs qui doivent lui succéder ! Je voudrais cependant essayer de résumer les préoccupations d'un certain nombre d'entre nous lorsque a été connue la reprise de l'exploitation des lignes intérieures françaises par Air-Inter.

En effet, après l'arrêt de l'expérience tentée en 1958, deux solutions étaient possibles : soit accorder très libéralement des autorisations de créer des lignes, quitte à coordonner ensuite et à grouper les lignes rentables et les lignes non rentables — c'est d'ailleurs un peu vers cette politique que semblait s'orienter le ministère des travaux publics lorsque fut donnée l'autorisation à Air-Nautic d'exploiter la ligne Paris-Toulouse-Pau — soit adopter la solution Air-Inter.

C'est ce qui a été fait et ceux qui veulent que le transport aérien français se développe convenablement — ils sont nombreux dans cette assemblée — souhaiteraient que ce nouvel essai soit effectué dans les meilleures conditions possibles. Il ne semble pas, cependant, que ce soit le cas, et cela pour deux raisons.

Il a été créé — et c'est assez normal — un monopole au profit d'une société composée en majorité de capitaux d'Etat ; mais, et cela peut susciter certaines craintes, cette société dispose de très faibles moyens financiers et sera donc obligée d'exploiter ses lignes avec un matériel affrété, qui lui coûtera cher et qui, de plus, ne sera pas adapté au service demandé ; elle utilisera des surplus dont les autres compagnies ne veulent plus. Son exploitation sera donc très onéreuse. De plus, ce monopole comporte une exception : Air-Inter n'exploitera pas les lignes Paris—Nice et Paris—Marseille, qui, à elles seules, représentent environ 70 p. 100 du trafic passagers escompté pour l'ensemble des lignes d'Air-Inter, alors qu'elles pourraient lui permettre d'équilibrer son exploitation.

Alors, on se retourne vers les collectivités locales pour leur demander de payer le déficit ! Je ne reviendrai pas sur l'argument invoqué par M. Pinton tout à l'heure selon lequel la participation des collectivités locales devrait être forfaitaire, mais il serait logique de laisser les bonnes lignes à la compagnie Air-Inter de façon à ne pas demander aux collectivités locales de payer le déficit des mauvaises lignes sans tenir compte des bonnes. (*Très bien ! à gauche.*)

Un autre sujet de crainte, c'est qu'il ne semble pas que les principaux participants d'Air-Inter soient intéressés au transport aérien sur le territoire métropolitain en lui-même. Il semble qu'ils ne s'y intéressent que dans la mesure où ils ne veulent pas que d'autres exploitent ce trafic, et nous en avons vu plusieurs exemples. Encore récemment, nous avons vu dans le programme d'Air-Inter la création d'une ligne Paris-Toulouse-Pau, alors qu'une telle ligne existe déjà et que d'autres relations ne sont exploitées par personne et sont cependant importantes.

On peut trouver une confirmation de ce que j'avance dans le fait que l'exploitation d'Air-Inter est confidentielle. On n'en parle pas ! On ne voit aucune publicité annonçant que les lignes aériennes vont reprendre sur l'ensemble du territoire métropolitain alors que nul n'ignore que pour créer un courant d'échanges quelconque il est nécessaire de faire connaître l'existence des services et d'en vanter les mérites.

Un autre argument consiste à dire que le transport public français est déjà lourd pour le contribuable et qu'il ne faudrait pas ajouter un nouveau déficit à celui qui existe déjà. En fait, c'est poser le problème d'une façon erronnée : il faut savoir choisir le déficit le moins élevé et, dans beaucoup de relations, le coût de l'avion est inférieur à celui du train et le gain de temps plus facile à obtenir et à un meilleur prix. Là aussi devrait se poser le problème de la coordination non seulement dans l'exploitation commerciale, mais également dans l'investissement, et je suis persuadé qu'elle jouerait très largement en faveur de l'avion.

Puisque la décision est maintenant prise, puisque l'orientation est donnée, puisque la politique actuelle du Gouvernement s'est orientée vers la formule Air-Inter, il serait souhaitable qu'un contrat liât Air-Inter à l'Etat, comme cela existe d'ailleurs pour les autres sociétés de transports nationalisées, contrat dans lequel serait incluse une garantie des déficits d'exploitation pour les lignes d'intérêt général. C'est seulement à cette condition que le transport aérien pourra se développer, puisque l'impulsion, surtout dans les régimes qui se veulent forts, doit venir d'en haut, doit venir de l'Etat ; ce n'est pas à la base, ce n'est pas par l'intermédiaire des collectivités locales qu'on arrivera à faire l'effort nécessaire pour avoir des lignes intérieures durables et pour permettre leur coordination, c'est dans un contrat établi entre la société chargée du transport et l'Etat garantissant les déficits sur les lignes d'intérêt général.

Voyez-vous, monsieur le ministre, si je suis intervenu après M. Pinton c'est parce qu'il était bon de répéter ce que j'avais déjà évoqué dans mon rapport — il est quelquefois nécessaire de se répéter un peu !

Nous désirons tous que le transport aérien se développe. Il faut vivre avec son temps ! La France se doit de rattraper le retard qu'elle a par rapport à ses voisins européens dans le domaine des transports aériens.

En terminant, je me permettrai de citer des paroles historiques, même si elles sont très récentes : « On peut regretter la douceur de la lampe à huile, avoir la nostalgie des splendeurs de la marine à voile ou du charme des équipages... » et de vous demander, monsieur le ministre, de n'avoir ni ces nostalgies ni ces regrets ! (*Rires et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. René Dubois.

M. René Dubois. Monsieur le ministre, mes chers collègues, après les exposés de MM. Pinton et Pams, je serai extrêmement bref. Après eux, et parce que je le fais depuis longtemps, j'exprimerai une nouvelle fois mes regrets de voir la France en retard d'une dizaine d'années pour l'installation ou la création de lignes intérieures de qualité alors que son territoire métropolitain, par ses dimensions et par son aspect géographique, mérite la création de ces lignes.

Ensuite, sans entrer dans ce qui peut être à nouveau fait, je voudrais demander à M. le ministre des transports que ne soient pas reprises les erreurs qui ont amené Air-Inter à cesser son activité en 1958. Or il semble à l'heure actuelle qu'avec la nouvelle activité de cette société nous partions sur des données à peu près comparables à celles qui lui ont été néfastes lors de ses premières activités.

Cette malheureuse société Air-Inter était faible de constitution à sa naissance. Créer une société d'aviation avec un capital de 400 millions, c'est vraiment tendre à minimiser son activité et à éviter son développement. Avec son capital, Air-Inter a dû fonctionner, comme nous l'avons toujours répété, en affrètement, c'est-à-dire selon la formule la plus mauvaise, la plus onéreuse, avec un matériel désuet ou non qualifié pour la besogne qu'on lui demandait. Aux charges supplémentaires de l'affrètement qui, dans certains cas, majorait de 25 p. 100 le prix de l'exploitation directe, s'ajoutaient certains formes d'impôts assez déraisonnables puisque la taxe de prestations de services était perçue deux fois, au moment de l'affrètement et sur le trafic même d'Air-Inter, c'est-à-dire avant l'entrée en service et tout de suite après le service, ce qui aurait dû permettre à l'Etat d'être un peu plus généreux ! De plus, le parrainage de la société Air-Inter était constitué par des structures — MM. Pinton et Pams l'ont dit — qui n'apparaissaient pas particulièrement désireuses de voir s'affirmer très nettement les qualités et les activités de celle-ci !

On a dit — et c'est vrai — que la S. N. C. F. était entrée dans le conseil d'administration pour surveiller un peu les activités d'Air-Inter et pour éviter que des lignes privées ne cherchent, peut-être dans un certain désordre, à créer un certain nombre de lignes métropolitaines.

Air France, au moins sur le plan de sa direction était assez bien intentionnée vis-à-vis d'Air Inter : entre les deux compagnies, pas de concurrence, car Air France a toujours répété qu'elle n'avait pas vocation pour faire des petites lignes. Mais certains éléments dans la hiérarchie d'Air France se sont substitués à la pensée de la direction et lorsque, par exemple, après bien des retards, Air Inter a pu bénéficier d'une diminution partielle des droits intérieurs sur l'essence, le personnel d'Air France de Nice a envoyé un télégramme à la direction d'Air Inter protestant contre la détaxation de l'essence pour une ligne intérieure et prétendant qu'on allait faire une concurrence déloyale au tronçon Paris-Nice qu'assure Air France avec ses longs courriers.

Puis, sur le plan commercial, tout a été laissé en fait entre les mains des concurrents et on ne peut pas dire qu'Air Inter ait été servie par les éléments sur lesquels elle aurait pu compter, aussi bien les agences d'Air France que celles de la S. N. C. F.

Cependant, à l'heure présente, nous repartons dans une activité d'Air Inter sans aucune modification de ces difficultés originelles et nous allons probablement aboutir au même capotage, qui paraîtra moins brutal du fait de la garantie financière complète demandée aux collectivités locales qui vont bénéficier de ce regain ou de ce retour d'activité d'Air Inter. Mais ce ne sera qu'un faux pansement ! Ce n'est pas vrai que vous allez redonner la santé à Air Inter en faisant simplement payer les collectivités locales qui bénéficieront de ses activités !

Enfin, une question est restée en suspens et il faut pourtant l'examiner, c'est la conjonction des lignes aériennes postales et des lignes métropolitaines, qui doit être faite par Air Inter, si Air Inter peut recommencer à vivre, ou par tout autre compagnie qui demanderait l'autorisation d'exploiter une ligne.

Ce sont ces données, que j'ai maintes fois rappelées ici — que je tenais ce soir à exposer en m'excusant de ces quelques observations, après les excellents exposés qui ont été faits par nos collègues Pinton et Pams. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, je veux remercier tout d'abord M. Pinton qui, en posant les quatre questions qu'il m'a posées ce soir, me permet de donner un peu plus de solennité à la reprise d'activité d'Air-Inter et répond ainsi au souci de M. Pams qui craignait que la publicité ne fût insuffisante.

Je voudrais aussi, ce soir, répondre aux critiques qui ont été formulées à l'égard d'Air-Inter, pour dire que si effectivement Air-Inter risquait et risque toujours de connaître certaines difficultés de fonctionnement, ce n'est pas par hasard que mon prédécesseur puis moi-même avons arrêté notre choix sur cette composition : c'est parce que nous pensons que les inconvénients peuvent être contrebalancés par des avantages supérieurs, à condition bien entendu que le pouvoir de tutelle sache être parfois un pouvoir d'initiative.

En premier lieu, je voudrais répondre à M. Pinton, et d'abord sur la première de ses questions, de façon qu'un certain nombre de choses qui sont peut-être insuffisamment connues soient ce soir précisées. La première question est la suivante : quelle est la situation actuelle des liaisons aériennes intérieures ?

En 1960, au moment où je parle, le réseau des lignes aériennes métropolitaines se présente de la manière suivante : sont exploitées par Air-France : les liaisons Paris-Nice, quatorze services par semaine en période creuse ; vingt-huit services par semaine en période de pointe, dont sept en *Caravelle ;* Paris-Srasbourg, six services par semaine exploités en D. C. 3.

Sont exploitées par la société Air-Inter : les liaisons Paris-Tarbes avec six services par semaine, assurés en *Vickers Viscount,* du 1er juin au 10 septembre ; Paris-Toulouse, qui a commencé le 6 juin.

M. Jean Bardol. Ah !

M. le ministre. Comment ?

M. Jean Bardol. Nous disions : ah ! tout simplement.

M. le ministre. Je me réjouis de la date.

M. Jean Bardol. Je pensais que vous vous réjouissiez du Ah !

M. le ministre. Je me réjouis aussi du Ah !

Donc, Paris-Toulouse avec, jusqu'au 31 août, six services par semaine assurés en *Vickers-Viking.* Il est infiniment probable que cette ligne Paris-Toulouse sera poursuivie après le 31 août en *Vickers-Viscount.*

Et encore : les liaisons Paris-Dinard-Quimper, deux services par semaine, du 1er juillet au 28 août, en D. C. 3 ; Paris-Saint-Nazaire-La Baule, du 1er juillet au 28 août, un service par semaine en *Vickers-Viscount* ; Paris-Biarritz, du 29 juin au 12 septembre, deux services par semaine en *Vickers-Viscount* ; Biarritz-Tarbes-Nice, du 31 juillet au 11 septembre, un service par semaine en *Vickers-Viscount.*

La compagnie Air-Nautic, au capital de deux millions de nouveaux francs, bien qu'elle n'affrète pas — elle possède, c'est une petite rectification de détail — exploite à titre expérimental, depuis le 15 février, une ligne Paris-Pau qui, à raison de six services par semaine en *Vickers Viking,* doit fonctionner jusqu'au 15 octobre prochain, date d'expiration du délai prévu par l'autorisation ministérielle.

A ces lignes purement métropolitaines il faut, pour être complet, ajouter un certain nombre de relations assurées par les compagnies françaises ou associées, sur le tronçon métropolitain de lignes à longs ou moyens courriers. Ceci est loin d'être négligeable, bien que la question des horaires, sur laquelle a insisté M. Pinton, soit de première importance. En ce qui concerne les principales relations desservies sur la base des horaires d'hiver : quatorze fréquences hebdomadaires sur la relation Paris-Nice ; trente-trois fréquences hebdomadaires sur la relation Paris-Marseille. A ce degré de fréquence la question des horaires joue un rôle bien moindre que celui que soulignait M. Pinton pour des fréquences moins importantes. Six fréquences Paris-Bordeaux, quatre fréquences Paris-Toulouse, dix fréquences Lyon-Marseille et six fréquences Marseille-Nice, tel est le tableau pour le présent.

La question essentielle posée par M. Pinton était : « quelles mesures le ministre des travaux publics envisage-t-il d'adopter pour que ce réseau intérieur connaisse en France le même développement que dans les pays étrangers ? »

Il est vrai, certes, que les lignes aériennes intérieures ne connaissaient pas en ces dernières années, malgré un effort intéressant, un développement semblable à celui qu'on observe dans de nombreux pays étrangers. A cet égard et en ce qui concerne l'Allemagne qu'il a particulièrement mentionnée, je vois deux raisons au fait que les lignes intérieures allemandes ont été exploitées bien avant les lignes intérieures françaises. La première, c'est évidemment que le chemin de fer allemand n'a ni la même densité ni la même qualité de fonctionnement que le chemin de fer français. La deuxième — elle va dans le sens de ce que disait M. Pinton — c'est qu'il n'y avait pas, même avant la guerre, et qu'il n'y a pas à plus forte raison, dans les circonstances présentes, une même attraction de la capitale. Les lignes aériennes étaient d'autant plus nécessaires en Allemagne que les échanges entre grandes villes étaient beaucoup plus développés parce qu'il n'y avait pas absorption par la capitale.

Cela étant, même si la structure économique de notre pays et la qualité de nos moyens de communication au sol expliquent le retard pris en ce domaine par notre pays, les pouvoirs publics sont, depuis un certain nombre d'années, convaincus de l'importance que revêt pour un grand pays moderne l'existence d'un réseau aérien intérieur fonctionnant normalement.

C'est dans cet esprit que celui-là même qui a posé la question orale avec débat avait préconisé la formule Air-Inter, qui a été reprise par son successeur.

Qu'avais-je dit au moment de la discussion du budget à cette tribune ?

J'avais dit : deux solutions sont possibles. On peut d'abord laisser chacun s'efforcer de trouver une solution à son problème. Mais alors, qu'on ne me parle pas du danger qu'il y a à demander aux collectivités locales des efforts trop grands, car ces expériences limitées, ce sont justement les collectivités locales qui les tentent, peut-être pour sortir de leur isolement. Ces formules, pour séduisantes qu'elles soient, qui sont celles de la pleine liberté, ont de grands inconvénients. Ceux qui connaissent les problèmes de la coordination du rail et de la route ont toutes raisons de le comprendre. Lorsqu'on laisse des expériences particulières se faire, aucune péréquation n'est possible. Telle compagnie acceptera de tenter, surtout si elle est soutenue par une collectivité locale, telle expérience sur telle ligne, mais elle refusera ensuite à faire le complément du réseau. Si l'on veut avoir un réseau aérien intérieur — et c'est bien la question qui est posée — il faut savoir, comme l'a dit M. Pinton, qu'on aura peut-être de grandes difficultés au départ, mais il faut prévoir une compagnie unique qui puisse compenser certains échecs avec certains succès et qui, en tout cas, dégage progressivement un réseau rationnel et ne se contente pas — pour reprendre l'expression habituelle des transporteurs — d'écrémer les bonnes relations, laissant à qui voudra les autres.

C'est dans cet esprit que l'essai d'Air-France était intervenu. C'est dans cet esprit qu'après avoir étudié toutes les autres solutions, j'ai pensé que, malgré l'échec de cette société, qui a été analysé par les trois intervenants dans des conditions sur lesquelles j'ai peu de choses à redire, il était possible de faire revivre Air-Inter sans les mêmes inconvénients.

Quelles étaient les critiques faites à Air-Inter ? Le manque de capitaux au départ, peut-être et, compte tenu surtout des circonstances, un peu de précipitation, l'insuffisance du travail de propagande et d'annonce à l'opinion ; peut-être aussi les tensions internes, comme l'on dit, qui se sont manifestées au début. Mais je crois que ces tensions ou ces difficultés, si elles étaient vraies en 1958, eussent fini par diminuer si Air-Inter avait pu continuer son exploitation sous sa forme primitive, pour la raison bien simple que l'esprit aérien progresse en France.

Air-Inter recommence son existence modestement. Mais son programme doit normalement se développer en 1961-1962.

Il atteindra en deux ans à peu près la figure suivante : au départ de Paris, des services sur Nice — je rappelle que l'on prévoit le partage égal du trafic entre les deux compagnies Air France et Air-Inter — sur Marseille, sur Lyon, sur Toulouse, éventuellement prolongé sur Perpignan, sur Tarbes, sur Pau et sur Strasbourg, plus une liaison transversale qui est l'une de celles qui ont été signalées tout à l'heure, à savoir la liaison Lille—Lyon—Nice. Elle dessert des régions à forte densité industrielle et démographique. L'autre liaison transversale qui a été évoquée n'est qu'en cours d'étude, à l'effet de savoir dans quelles conditions elle pourrait reprendre. Par conséquent, en ce qui concerne le programme, peut-être partons-nous d'une façon plus restreinte qu'en 1958 en nous efforçant progressivement de dégager la figure d'un réseau aérien qui répondra aux besoins les plus importants...

M. Abel-Durand. L'Ouest est encore écarté !

M. le ministre. L'Ouest n'est pas écarté. Je vous signale que Paris—Dinard—Quimper fonctionne du début de juillet au 28 août et Paris—la Baule...

M. Abel-Durand. Oui, pour la saison !

M. le ministre. J'ai dit que les lignes d'Air-Inter devaient connaître un développement progressif...

M. Abel-Durand. Mon département a garanti les recettes de la ligne Air-Inter. Le résultat a été satisfaisant et l'aurait été plus encore si l'on avait continué plus longtemps. On a arrêté l'expérience beaucoup trop rapidement.

M. le ministre. Il est exact que la compagnie *Air-Inter* n'a pas eu les ressources nécessaires pour continuer l'ensemble de l'expérience. Au départ, les coefficients de remplissage sur la ligne Nantes-Nice n'étaient pas très élevés.

M. Abel-Durand. Ils étaient satisfaisants à Nantes.

M. le ministre. Quoi qu'il en soit, je suis à votre entière disposition comme à celle de M. Dubois pour parler avec vous de ces questions et pour envisager le développement des lignes aériennes dans l'Ouest en particulier.

Je voudrais maintenant répondre à la troisième question posée par M. Pinton en ce qui concerne l'équilibre financier qui peut être envisagé pour Air-Inter. Je lui dirai, comme il l'a fort bien souligné lui-même, que l'exploitation de cet ensemble de lignes ne sera probablement pas financièrement équilibrée dès le début. M. Pinton a très bien analysé les raisons de ce fait. C'est pourquoi il nous a paru nécessaire de poser en principe que les collectivités locales devraient s'engager à participer à concurrence d'au moins 50 p. 100 à la couverture du déficit des lignes qui les intéressaient. J'ai entendu tout à l'heure les critiques que M. Pinton a faites à ce sujet. Il a dit : « Mieux vaudrait le forfait ».

Au cours des premières discussions avec les collectivités locales, je constate que les premières villes qui ont été consultées — Toulouse notamment — ont accepté de prendre à leur charge 50 p. 100 du déficit (peut-être d'ailleurs parce que, dans la convention Air-Nautic, Pau avait garanti à 100 p. 100 le déficit de l'expérience. De même, Tarbes et Lourdes ont accepté de couvrir le déficit de la ligne d'Air-Inter à 100 p. 100).

En outre je veux dire ceci : cette formule peut paraître critiquable, vous avez raison de remarquer qu'il est dangereux de couvrir 50 p. 100 d'un déficit dont on n'est pas le maître. Par contre, on est dans une large mesure le maître du remplissage. Se contenter d'un forfait ne signifie pas du tout que la ville, les milieux intéressés feront les efforts nécessaires pour le bénéfice de ceux qui utiliseront la ligne.

Peut-être à l'avenir la formule sera-t-elle perfectionnée ? Peut-être envisagera-t-on le paiement forfaitaire, pour les places non occupées, par la ville qui demande à être reliée à Paris, car il convient qu'un nombre suffisant de voyageurs s'intéressent au mode de transport mis à leur disposition.

Nous œuvrerons donc sur la base d'un programme d'exploitation tel que celui qui a été défini plus haut. On recourra pour commencer à l'affrètement. Je tiens à dire à ce sujet à MM. Pinton, Pams et Dubois, qui ont évoqué cette question, que la situation à cet égard a évolué depuis 1958. Les matériels en 1958 étaient affrétés fort cher et difficilement ; avec l'évolution de la technique aéronautique, dont j'ai eu l'occasion d'entretenir le Sénat à plusieurs reprises l'année dernière et cette année même, il est clair que la situation est différente.

A l'inverse, peut-être n'est-il pas de l'intérêt d'*Air-Inter* d'acheter dans le moment présent et définitivement des appareils, alors que ceux que nous souhaitons et dont il a été si souvent question, qu'il s'agisse du projet *Super-Broussard* ou du projet *Bréguet*, ne sont pas encore au point ; il serait peut-être dangereux pour la compagnie d'acheter définitivement un certain nombre d'appareils qui risqueraient, demain, d'être distancés. C'est pourquoi la question de l'affrètement se présente dans de meilleures conditions qu'il y a deux ans.

Peut-être ai-je tort et suis-je bien imprudent, alors que l'expérience d'il y a deux ans a été jugée sévèrement tout à l'heure ? J'ai malgré tout une certaine confiance dans la possibilité de succès de la renaissance d'Air-Inter sur la base du programme d'exploitation tel que nous l'avons défini. Il faut prévoir, pour les trois exercices prochains, un certain déficit, mais il ne me paraît pas insupportable et je pense qu'après une certaine période de rodage nous tendrons vers un réseau aérien équilibré, et en développement.

M. Pinton a dit ensuite — c'était l'objet de sa quatrième question — qu'il fallait des aérodromes suffisants. Qu'il permette à quelqu'un qui a été parlementaire provincial pendant quinze ans de lui dire qu'il a peut-être jugé un peu sévèrement la situation en pensant que l'opération se faisait tout entière au bénéfice de Paris. Oui, certes, Orly et le Bourget sont en mesure de recevoir des quadriréacteurs, mais pour les lignes aériennes intérieures nous n'en somme pas à l'heure où ces appareils sont nécessaires. J'ajoute que les quadriréacteurs peuvent être reçus à Marseille et à Nice et qu'ils pourront l'être probablement, cette année ou l'année prochaine, à Bordeaux. Mais, même pour prendre l'exemple des biréacteurs comme *Caravelle*, qui sont encore très supérieurs aux avions que nous utilisons normalement sur les lignes aériennes intérieures, je me permets de vous signaler qu'en dehors de Nice, Marseille et Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Bâle-Mulhouse peuvent les recevoir et que Lyon fait actuellement l'objet de travaux qui lui permettront de recevoir des *Caravelles* à pleine charge. Ajaccio, Bastia, sont prévus dans mon programme de 1961. Il faut y ajouter Vichy-Clermont-Ferrand. Nous aurons ainsi, en dehors de Paris, une douzaine d'aérodromes en mesure de recevoir les biréacteurs, et dans le courant de 1962 nous aurons l'infrastructure que vous souhaitez, monsieur Pinton, sur les lignes intérieures métropolitaines.

En fait, l'expérience d'Air-Inter est partie trop tôt et dans de mauvaises conditions. Dans les années qui vont suivre, elle connaîtra, on peut l'espérer, de meilleurs jours car les circonstances ne sont plus les mêmes ; deux éléments sont à considérer : un élément individuel et un élément collectif.

L'élément individuel, c'est que l'esprit aérien s'est développé considérablement en France ces derniers temps et des hommes d'affaires qui n'auraient pas imaginé en 1957 ou 1958 de prendre l'avion pour aller d'une ville à l'autre le comprennent et l'acceptent beaucoup plus volontiers en 1960 et 1961. Même pour la fameuse ligne de Strasbourg dont il était question tout à l'heure, je me suis fait communiquer cet après-midi les résultats. La transformation dans les dix, douze ou quatorze dernières semaines est très importante.

M. Abel-Durand. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Abel-Durand. Je vous dirai à propos de la décentralisation que les industriels qui viennent s'installer dans nos villes demandent s'il y a des liaisons aériennes. L'un des obstacles à l'implantation d'industries nouvelles dans certaines villes, c'est précisément qu'il n'y a pas de lignes régulières.

M. le ministre. Cela prouve que l'esprit individuel d'utilisation du transport aérien se développe.

La seconde observation que je voulais vous présenter concerne les besoins de la décentralisation qui font que des villes qui consentent maintenant des sacrifices considérables pour attirer des usines, pour implanter des activités nouvelles auprès d'elles, sont naturellement particulièrement intéressées, beaucoup plus qu'elles ne pouvaient l'être parfois il y a trois ou quatre ans, au développement des lignes de transport aérien.

C'est pourquoi je suis, pour ma part, assez optimiste, j'ose le dire. Je crois que ce débat dont je remercie celui qui en a été l'instigateur, comme ceux qui sont intervenus, est venu à son heure. J'avais déclaré à cette tribune, l'an dernier, qu'après l'échec ou le semi-échec d'Air-Inter, il me paraissait nécessaire de faire la pause, d'étudier, de réfléchir et de prendre contact. C'est ce qui a été fait en 1959 et au début de 1960.

Nous nous réveillons en 1960 avec un désir infiniment plus poussé, de la part des collectivités locales, des hommes d'affaires, des usagers éventuels de l'aviation, de voir l'expérience réussir.

En recommençant prudemment, mais progressivement, et en atteignant à partir de l'an prochain et de 1962 l'ensemble que j'ai défini tout à l'heure, nous aurons réussi enfin à faire naître le réseau aérien intérieur français. J'émets le vœu, malgré les critiques dont j'apprécie toute la valeur et toute la portée, que ce réseau intérieur soit durable et soit appelé à se développer. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Le débat est clos.

— 11 —

LIMITATION DE L'EXTENSION DES LOCAUX A USAGE DE BUREAUX ET A USAGE INDUSTRIEL DANS LA REGION PARISIENNE

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi tendant à limiter l'extension des locaux à usage de bureaux et à usage industriel dans la région parisienne [N°s 157 et 181 (1959-1960)].

Nous reprenons la discussion des articles du projet de loi par l'examen de l'article 7, dont je donne lecture :

[*Article 7.*]

M. le président. « Art. 7. — I. — Sont exclus de la présente loi :

« — les bureaux qui font partie d'un local à usage principal d'habitation ;

« — les locaux appartenant à l'Etat, aux collectivités territoriales, aux établissements publics ne présentant pas un caractère industriel ou commercial et affectés au service public ainsi que ceux qui sont utilisés par des organismes de sécurité sociale ou d'allocations familiales et qui appartiennent à ces organismes ;

« — les garages autres que ceux qui constituent les annexes d'un établissement industriel.

« II. — Les bureaux compris dans les établissements industriels sont soumis au même régime que ceux-ci. »

Les deux premiers alinéas de cet article ne sont pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Les deux premiers alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Par amendement (n° 10), M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de remplacer le troisième alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

« — les locaux affectés au service public et appartenant à l'Etat, aux collectivités territoriales, aux établissements publics ne représentant pas un caractère industriel ou commercial, ainsi que ceux qui sont utilisés par des organismes de sécurité sociale ou d'allocations familiales et qui appartiennent à ces organismes. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Raymond Brun, *rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.* Monsieur le président, mes chers collègues, il s'agit d'un amendement déposé au nom de la commission et qui n'apporte pas de modification de fond aux dispositions de cet article 7. Cependant, votre commission a cru nécessaire de déplacer un membre de phrase dans le troisième alinéa. Cette modification ne fait qu'apporter plus de compréhension au texte.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Pierre Sudreau, *ministre de la construction.* Le Gouvernement accepte cet amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Ce texte devient le troisième alinéa de l'article 7.

Le quatrième alinéa n'est pas contesté.

Je le mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 17), M. Pisani propose de compléter le paragraphe I de l'article 7 par l'alinéa suivant :

« — les organismes internationaux publics et privés. »

La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Compte tenu du fait que la loi ne peut pas être, suivant les cas, appliquée ou non appliquée, et qu'une fois qu'elle est promulguée, elle s'applique automatiquement, je pense qu'il serait navrant que l'application de ce texte rende plus difficile l'installation d'organismes internationaux. Je ne dis pas « sociétés internationales », mais « organismes internationaux ». Nous avons, en effet, le devoir de favoriser la progression et le développement de Paris comme capitale et centre d'échanges internationaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mes chers collègues, l'amendement a été déposé trop tard pour que la commission puisse statuer sur lui. Le Sénat aura certainement l'occasion d'entendre l'avis de M. le ministre. La commission, qui ne peut pas prendre position, laisse le Sénat juge d'adopter ou de repousser l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Mesdames, messieurs, la suggestion de M. Pisani est certes intéressante. Il s'agit d'éviter que certains organismes internationaux, publics essentiellement, aillent s'installer dans les capitales étrangères au lieu de venir s'installer en France.

Je voudrais, très rapidement, faire la genèse de notre texte et de notre politique. Depuis la Libération, nous luttons, les uns et les autres, contre une centralisation excessive à Paris ; nous cherchons à équilibrer le pays, à faire en sorte que notre politique de décentralisation, celle que nous souhaitons de tous nos vœux, devienne réalité. Les textes réglementaires pris en 1955, qui ont été analysés depuis longtemps, nous permettent d'instaurer un contrôle administratif sur les établissements publics ou privés qui s'installent à Paris ou qui s'y développent.

La disposition législative qui vous est proposée ce soir tend à mettre au point une nouvelle méthode. En effet, nous nous sommes aperçus que les textes étaient insuffisants, qu'ils étaient en marge de la réalité et, surtout, que le contrôle administratif, comme vous l'avez vous-même dénoncé à différentes reprises, était tatillon et surtout insuffisant.

Pour développer notre politique, il ne reste que deux solutions, comme je l'ai rappelé l'autre jour : soit le contrôle individuel, le livret de travail — nous n'en voulons pas, ni les uns ni les autres — soit au contraire un texte d'incitation financière. C'est le texte qui vous est proposé.

Bien sûr, il serait souhaitable de prendre des mesures d'exception en faveur des organismes internationaux publics, je l'admets ; mais non pas en faveur des organismes internationaux privés. Pour ceux-ci, en effet, si nous admettions le principe dans la loi, tous les abus, tous les prétextes à manœuvre ou à spéculation pourraient avoir libre cours.

En définitive, je me permets de dire à la fois à l'Assemblée et à M. Pisani que le texte que nous vous proposons pose des principes et que je souhaiterais que les mesures d'application soient renvoyées au texte réglementaire, étant entendu que sa difficile mise au point sera faite en collaboration avec votre commission et surtout qu'il sera revu, et même corrigé s'il le faut, dans un an, lorsque nous aurons constaté les conséquences exactes de la mesure qui va être prise.

C'est pourquoi je demande à M. Pisani de retirer son amendement en lui déclarant que je retiens le principe qu'il a proposé pour les organismes internationaux publics.

M. le président. La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Par « organismes internationaux publics et privés », il ne faut pas entendre, je l'ai dit, des sociétés étrangères, mais des organismes qui intéressent plusieurs nations et qui ne sont pas des sociétés. Pourquoi « organismes privés » ? Parce qu'il existe des organismes de type professionnel privés, donc non publics, qui sont pourtant des éléments de rayonnement incontestable.

Je ne citerai que l'exemple de la Fédération internationale des chemins de fer, qui est sur le point d'installer son siège à Paris. Mais si elle doit verser la taxe dont il est ici question, elle ira à Bruxelles. Ce n'est pas un organisme public, c'est un organisme professionnel privé.

Quant à envisager de retirer mon amendement, je m'y refuse. J'ai trop le respect de la loi pour accepter de voter un texte compensé par des promesses. Pour moi, la loi est un texte que le Gouvernement doit appliquer *de plano*, quelles que soient les promesses qu'il a pu faire.

Dire, après un débat comme celui qui vient de s'instaurer, que les organismes internationaux sont éliminés de l'énumération, mais qu'on les sauvegardera par décisions individuelles, c'est nier le caractère même de la loi. Aussi, il me paraît de l'intérêt de Paris, comme de celui de la notion même de loi, qu'un amendement comme le mien soit adopté. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande l'application du règlement.

M. Edgard Pisani. C'est-à-dire ?

M. le président. L'article du règlement qui s'applique en la matière est l'article 49, alinéa 5. Il est ainsi conçu :

« Le Sénat ne délibère sur aucun amendement s'il n'est soutenu lors de la discussion, non plus que sur les amendements qui n'ont pas été soumis à la commission avant l'ouverture des débats lorsque le Gouvernement s'oppose à leur examen. »

L'amendement ne peut donc être mis aux voix.

M. Maurice Coutrot. Le rapporteur a laissé le Sénat juge !

M. Edgard Pisani. Je demande le renvoi à la commission.

M. le président. Ce renvoi ne peut être demandé.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Je voudrais faire observer à M. le ministre de la construction que, si un certain nombre d'amendements n'ont pu être examinés par la commission, il convient que leurs auteurs — et j'ai été le premier à le faire — s'excusent auprès du président de la commission et du rapporteur.

Le Sénat de la Communauté siégeait au moment précis où ladite commission se réunissait. C'est la raison pour laquelle — j'en demande témoignage au président de la commission — il a été impossible aux membres de cette assemblée, sénateurs de la Communauté, de présenter leurs amendements devant la commission. C'est aussi la raison pour laquelle il y avait malheureusement fort peu de nos collègues présents aux délibérations, non pas parce que c'était l'intersession, mais, comme je viens de l'indiquer, parce que le Sénat de la Communauté siégeait.

Je demande au Gouvernement de tenir compte de cette situation particulière.

M. le président. Je suis chargé de faire appliquer le règlement. Or, celui-ci est formel : l'amendement n'ayant pas été examiné pas la commission ne peut être soumis au vote de l'assemblée si le Gouvernement s'y oppose.

M. Edgard Pisani. Je veux remercier M. le ministre de la solidité de son argumentation. (*Sourires et applaudissements.*)

M. le président. Je mets aux voix le paragraphe II de l'article 7.

(*Le paragraphe II est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 2) M. Paul Ribeyre propose de compléter *in fine* l'article 7 par un paragraphe III ainsi rédigé :

« III. — Les entreprises décentralisées et plus généralement celles qui sont implantées hors des zones comprises dans la limite de la région parisienne définie à l'article 48 du code de l'urbanisme et de l'habitation seront exonérées de la redevance pour les locaux de stockage et les bureaux commerciaux qui leur sont nécessaires en région parisienne. L'exonération ne pourra dépasser une franchise de 15 p. 100 calculée sur la superficie totale des planchers de leurs installations en dehors de la région parisienne. »

La parole est à M. Ribeyre.

M. Paul Ribeyre. Monsieur le président, en vous écoutant tout à l'heure, je retrouvais dans vos propos ce souci qui nous anime tous, et depuis longtemps, de faciliter par tous les moyens la décentralisation industrielle et cette déconcentration administrative qui doivent être absolument réalisées pour permettre à nos provinces de trouver l'expansion qu'elles recherchent. C'est dans ce dessein, sur un détail certes, mais qui a une importance réelle, que j'ai déposé cet amendement qui a pour objet de compléter l'article 7 par le texte dont M. le président vous a donné lecture. L'essentiel de l'argumentation tient dans l'exposé des motifs dont je me permets de vous rappeler les termes :

On constate que le projet de loi, en instituant une redevance spéciale pour toutes les extensions ou créations en région parisienne, place sur un même pied les entreprises décentralisées et celles qui ont toutes leurs activités en région parisienne.

Si l'on veut favoriser la décentralisation, il peut paraître illogique de traiter de la même manière la société qui s'étend sur place, en région parisienne, et celle qui s'est décentralisée ou dont toutes les activités de production sont en province. Ces dernières entreprises sont tenues d'avoir sur le plus important marché national, celui de Paris, des locaux de stockage et des bureaux de ventes. L'échelon parisien est indispensable et il conditionne l'expansion de l'entreprise en province.

Il y aurait donc lieu de prévoir une dérogation spéciale pour ces sociétés qui ont déjà accompli de gros efforts financiers pour se décentraliser. Mais pour éviter toute discussion et un contrôle qui ne pourra jamai être pleinement satisfaisant, il conviendrait de déterminer un rapport forfaitaire entre les surfaces en région parisienne et les surfaces en province. Il constituerait la franchise dont pourrait se prévaloir la société décentralisée, autorisée à avoir à Paris des locaux de stockage et un service commercial.

Après une étude certes empirique, mais très sérieuse, nous pensons que ce rapport pourrait être fixé à 15 p. 100. C'est pourquoi nous demandons que les entreprises décentralisées, plus généralement celles qui sont implantées hors des zones comprises dans la limite de la région parisienne, bénéficient de cette exonération.

Voilà mes chers collègues l'objet de cet amendement que j'espère vous voir retenir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Très brièvement, je tiens à répondre à M. Ribeyre, sans être en opposition avec la commission, que la question qu'il a posée est évidemment très intéressante et mérite d'être retenue, mais qu'elle a l'inconvénient de compliquer considérablement l'application du texte.

C'est pourquoi je lui demande de bien vouloir retirer son amendement, sous réserve, bien entendu, de ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire que nous verrons ensemble dans quelles conditions nous pourrons retenir cette idée dans la mise au point du texte réglementaire à intervenir.

M. Paul Ribeyre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Ribeyre.

M. Paul Ribeyre. Monsieur le président, si, sur l'affirmation de M. le ministre, l'idée que j'ai eu l'honneur de présenter est retenue, je m'en remets à cette formule en acceptant, par conséquent, de retirer mon amendement.

M. le président. Par amendement n° 14, MM. Dailly, Lalloy et Levêque proposent de compléter, *in fine*, l'article 7 par un paragraphe III ainsi conçu :

« III. — Les constructions de locaux à usage de bureaux ou de locaux à usage industriel et de leurs annexes, constituant l'extension d'une entreprise existante, ne donneront lieu à paiement d'aucune redevance à condition d'avoir été autorisées par la commission interministérielle constituée en application des décrets n° 55-36 du 5 janvier 1955 et n° 58-1460 du 31 décembre 1958. »

La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, avant d'aborder la discussion de l'amendement proprement dit, et puisque M. le ministre de la construction a fait un retour en arrière et est revenu sur notre délibération de jeudi dernier, je vais à mon tour procéder à certains rappels.

Le ministre, à nouveau, vient d'évoquer le livret individuel d'emploi dont il nous avait dit jeudi que c'était une mesure qui serait en honneur dans les pays totalitaires et que personne, bien sûr, ne saurait accepter dans ce pays. Qu'il me soit permis d'affirmer à nouveau que c'est une erreur de vouloir sanctionner l'emploi au travers des surfaces, que, du moment qu'il s'agit de lutter contre un accroissement de la population dans la région parisienne, contre une « accumulation humaine », pour reprendre l'expression de M. le rapporteur, ce sont les créations d'emplois qu'il fallait sanctionner et non pas les créations de surface. Or, pour sanctionner les créations d'emplois, il n'est nul besoin, monsieur le ministre, de livret individuel d'emploi. Toutes les entreprises ,quelles qu'elles soient, sont astreintes à tenir à jour et à tout moment à la disposition des inspecteurs du travail un registre collectif de main-d'œuvre qui n'a aucun caractère individuel et, par conséquent, aucun de ces caractères odieux que vous évoquiez jeudi. Ce registre, il existe déjà à cause de la sécurité sociale, à cause des emplois réservés, à cause des impôts sur les salaires, etc. Par conséquent, si vous vouliez frapper les créations d'emplois, vous pouviez le faire sans avoir à créer aucun instrument nouveau. Vous n'aviez qu'à prendre des mesures s'appliquant à des éléments qui existent déjà.

Cela dit, l'amendement n° 14 que j'ai l'honneur de défendre vise à exonérer du paiement des redevances les extensions d'industries du moment qu'elles ont été autorisées par la commission interministérielle constituée en application des décrets du 5 janvier 1955 et du 31 décembre 1958.

Il est clair, messieurs, que s'il existe une commission prévue par ce décret du 5 janvier 1955 et réitérée par le décret du 31 décembre 1958 et que si cette commission interministérielle d'agrément, dont nous savons tous qu'elle examine les dossiers avec une particulière sévérité, est amenée à constater qu'il est bien nécessaire qu'une entreprise située dans la région parisienne réalise son extension sur place, alors je ne vois pas pourquoi, et avec moi mes collègues sénateurs de Seine-et-Marne, ne voient pas pourquoi on voudrait ensuite la pénaliser par une redevance au mètre carré.

La sanction ne peut pas être affaire d'argent. Il s'agit de savoir s'il est utile, s'il est nécessaire, s'il est indispensable, ou s'il ne l'est pas, que telle ou telle entreprise s'étende sur place. Cela seul doit être pris en considération et si nous entendons mes collègues et moi exonérer de cette redevance les extensions d'entreprises pour autant bien sûr qu'elles ont bénéficié de l'agrément de ladite commission, c'est parce que nous savons très bien qui, en définitive, cette redevance va atteindre.

Ce ne seront pas les très grandes entreprises, lesquelles disposent de moyens de trésorerie puissants et peuvent parfaitement, si elles se transplantent, emmener avec elle tous leurs cadres, leur construire les logements nécessaires, des logements dans lesquels lesdits cadres trouveront même souvent un bien-être qu'ils n'ont pas, et qui par conséquent peuvent envisager d'aller se réinstaller beaucoup plus loin.

Ceux que ce texte va atteindre, ce sont les petites et moyennes industries qui ont été prudemment gérées, qui se sont augmentées sur elles-mêmes et que vous allez empêcher de recueillir le fruit de leur expansion naturelle. Ce sont ces petites et moyennes industries à qui, toute la journée, on répète qu'il convient de s'équiper parce nous entrons dans le Marché commun, d'augmenter la productivité, pour ne pas périr de la concurrence des pays du traité de Marché commun. Et ces entreprises, parce qu'elles ne disposent pas, elles, de moyens de trésorerie suffisants, ne peuvent pas envisager de transplanter leurs cadres, même s'ils ne sont que deux, trois ou quatre, de leur bâtir des logements. Il leur faut rester sur place. Elles n'ont pas le choix. Elles seront donc passées au crible de la commission dite du 5 janvier, qui dira s'il est nécessaire qu'elles s'étendent car ladite commission est libre et elle est interministérielle. Mais à partir du moment où elle l'a dit, est-il raisonnable, je vous le demande, de leur infliger une pénalisation de cinq mille francs par mètre carré. Est-ce qu'on imagine la gêne que peuvent représenter mille mètres à cinq mille francs, soit cinq millions ? Il y a beaucoup de trésoreries qui à l'heure présente ne le supporteraient pas, parce que ces petites et moyennes entreprises ont déjà eu beaucoup de mal à s'équiper ou à moderniser leur équipement.

J'ajoute que, dans bon nombre de cas, l'extension de surface pour ces entreprises est souvent une mesure indispensable pour augmenter la productivité ou simplement pour augmenter les aires de stockage, faciliter les manutentions, pouvoir par exemple se servir de petits diables électriques pour lesquels il faut de la place, et en définitive souvent réduire leur main-d'œuvre tout en augmentant leur rendement. Cela, la commission du 5 janvier est précisément là pour en juger.

Alors, du moment que cette commission existe, du moment qu'on ne la supprime pas — et je n'en demande pas la suppression — du moment que le texte n'a pas d'application automatique sinon pour soutirer de l'argent aux entreprises sans leur donner de droits, je dis que les entreprises industrielles de la région parisienne, sous réserve d'avoir reçu l'agrément prévu de la commission interministérielle ad hoc, devraient être dispensées de toute redevance sur les extension. Cela n'en touchera pas beaucoup puisque, aussi bien, la commission est sévère.

On peut me répondre que tombent sous le coup de ladite commission exclusivement les extensions d'entreprises qui augment leur surface de plus de 10 p. 100. Mais cela résulte d'un texte réglementaire, un décret du 5 janvier 1955 complété par un autre décret du 31 décembre 1958. Le champ d'application de ces décrets peut donc être modifiée. Toutes les extensions sans exception pourraient ainsi tomber sous le coup de la commission. Je demande donc au Sénat de bien vouloir se rallier à l'amendement déposé par les trois sénateurs de Seine-et-Marne qui pourtant appartiennent à des groupes différents. (*Applaudissements.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Cet amendement a malheureusement été déposé trop tard pour que la commission puisse l'examiner.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Il me faudrait plus de dix minutes pour répondre à toute l'argumentation de M. Dailly. Je me résume : son amendement annule purement et simplement l'effet du texte de loi que nous vous proposons. Nous pouvons faire un choix dans les moyens. Etendre le champ d'application de la procédure d'agrément, c'est revenir en arrière, c'est-à-dire vouloir donner à la commission administrative prévue par le décret du 5 janvier 1955, qui a déjà beaucoup de travail, une tâche qu'elle ne peut accomplir. Sur les 163.000 entreprises de l'agglomération parisienne, elle ne contrôle que les 5.000 qui ont plus de 500 mètres carrés. On ne peut lui demander de contrôler l'extension de toutes les entreprises. C'est pratiquement irréalisable. C'est ce que je tenais à exposer à M. Dailly. Il n'est pas possible que la commission contrôle toutes les extensions, et dans ces conditions l'absence de redevance continuerait à favoriser l'extension industrielle de l'agglomération parisienne dans le plus grand désordre.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Je ferai observer à M. le ministre de la construction que ce serait supprimer la loi si l'on visait non seulement les extensions, mais les créations. Or, cet amendement ne vise, effectivement, que les extensions, non les créations.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur cet amendement, qui n'a pas été examiné par la commission et qui est repoussé par le Gouvernement ?

Je le mets aux voix.

(*Après une première épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.*)

M. le président. Sur le même article 7, je suis saisi d'un amendement (n° 16 rectifié), présenté par MM. Dailly, Lalloy, Levêque et Raybaud et tendant à compléter *in fine* cet article par un paragraphe 4 ainsi conçu :

« IV. — Les redevances créées par la présente loi ne sont applicables qu'aux constructions de locaux à usage de bureaux ou de locaux à usage industriel et de leurs annexes, pour lesquels l'agrément prévu par le décret n° 58-1460 du 31 décembre 1958 ou le permis de construire aura été demandé postérieurement à la promulgation de la présente loi. »

Mais, par un sous-amendement (n° 18) à cet amendement, M. Pierre Sudreau, ministre de la construction, propose, au nom du Gouvernement, de rédiger comme suit le texte du paragraphe IV proposé par l'amendement de M. Dailly (n° 16 rectifié) :

« IV. — Les redevances créées par la présente loi ne sont pas applicables aux permis de construire qui ont fait l'objet d'une demande déposée antérieurement au 1er janvier 1960. »

La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Il s'agit en l'occurrence d'un amendement de pure forme, puisqu'il vise simplement à éviter de donner un effet rétroactif à la loi. Mon amendement est ainsi conçu : « Les redevances créées par la présente loi ne sont applicables qu'aux constructions de locaux à usage de bureaux ou de locaux à usage industriel et de leurs annexes, pour lesquels l'agrément prévu par le décret n° 58-1460 du 31 décembre 1958 ou le permis de construire ...« — l'agrément ne visant que les entreprises supérieures à 500 mètres carrés et le permis de construire toutes les entreprises mais celles dont la surface est inférieure à 500 mètres carrés — » ...aura été demandé postérieurement à la promulgation de la présente loi. »

L'exposé des motifs est simple : « Il est juste de ne pas donner au texte un caractère rétroactif. Il convient donc de ne l'appliquer qu'aux locaux objet de demandes d'agréments ou permis de construire déposées après la promulgation de la loi. »

Je donne une très courte explication au Sénat en le priant de m'excuser de retenir à nouveau son attention à une heure aussi tardive. Actuellement — vous le savez, messieurs — un plan d'aménagement de la région parisienne est en cours d'examen. Les assemblées départementales intéressées l'examinent plus ou moins rapidement, avec plus ou moins de soin, mais il ne saurait tarder que cet examen soit terminé.

Depuis plusieurs mois, en raison de l'existence de ce plan d'aménagement de la région parisienne — et il n'y a pas à les en blâmer, bien au contraire — les services ont retenu une série de demandes d'agrément, pour les entreprises relevant de la commission d'agrément, ou de permis de construire, pour les entreprises.

Il paraît juste que la loi ne puisse s'appliquer à de telles demandes, et prenne effet non à partir de la date de la délivrance de l'agrément ou du permis, mais à partir de sa promul-

gation, de telle sorte que ceux qui, d'ores et déjà, ont déposé des demandes d'agrément ou de permis ne tombent pas sous le coup de la loi : en un mot qu'elle n'ait pas d'effet rétroactif.

M. le président. La parole est à M. ministre.

M. le ministre. Je ne pensais pas que, malgré l'heure tardive, le premier amendement de M. Dailly serait accepté. Il modifie évidemment le texte de la loi et, puisque, par son vote le Sénat semble manifester son opposition au texte que nous avons proposé, nous verrons les conséquences à en tirer, car il nous faut les moyens de faire face à la politique de concentration parisienne. A l'amendement de M. Dailly, j'oppose donc un sous-amendement qui précise que les redevances créées par la présente loi ne sont pas applicables aux permis de construire qui ont fait l'objet d'une demande déposée antérieurement au 1er janvier 1960. Cela à titre de transaction, car nous voulons certes éviter que les demandes de permis de construire qui ont été déposées antérieurement au 1er janvier 1960 ne soient défavorisées du seul fait du retard à leur donner satisfaction, mais nous voulons éviter aussi que toutes les demandes qui ont été déposées depuis l'annonce de la loi ne soient exonérées, car nous savons parfaitement que, derrière un certain nombre de ces demandes, se cache l'arrière-pensée d'éviter l'application de la loi annoncée.

M. Maurice Coutrot. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Coutrot.

M. Maurice Coutrot. Je voudrais demander à M. le ministre de la construction si, parallèlement à ses déclarations, il entend accorder la prime à toutes les entreprises qui sont parties en province depuis le 1er janvier 1960.

M. Bernard Chochoy. Bien sûr !

M. Maurice Coutrot. Si l'on suit son raisonnement, c'est vrai dans les deux cas et dans les deux sens.

Nous sommes d'accord avec M. Dailly pour dire que la loi ne peut pas avoir d'effet rétroactif. Ce serait bien la première fois que l'on verrait pareille chose. Nous ne pouvons donc pas accepter le sous-amendement de M. le ministre et nous voterons l'amendement de M. Dailly.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je vais d'abord mettre aux voix la première partie de l'amendement n° 16 rectifié présenté par M. Dailly jusqu'aux mots : « ... ne sont... ». Il s'agit d'un texte commun à l'amendement et au sous-amendement présenté par le Gouvernement.

(Ce texte est adopté.)

M. Abel-Durand. Pourrais-je demander quand le projet de loi a été déposé ?

M. le président. Le 28 avril, à l'ouverture de la session.

M. Pierre Marcilhacy. On pourrait peut-être prendre cette date comme référence !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?....

Je mets aux voix le sous-amendement présenté par le Gouvernement.

(Après une première épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte le sous-amendement.)

M. le président. Ce texte remplace la deuxième partie de l'amendement de M. Dailly.

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 7, modifié, et complété par l'adoption des paragraphes III et IV.

(L'article 7, ainsi complété, est adopté.)

[*Article 7 bis nouveau.*]

M. le président. Je suis saisi d'un amendement (n° 12) présenté au nom du Gouvernement par M. Pierre Sudreau, ministre de la construction, et tendant, après l'article 7, à ajouter un article 7 *bis* (nouveau) ainsi rédigé :

« Est assimilé, pour l'application de la présente loi, à la construction de locaux à usage de bureaux ou à usage industriel, le fait de transformer en de tels locaux des locaux précédemment affectés à un autre usage, à l'exception de ceux visés à l'article 340 du code de l'urbanisme et de l'habitation. »

La parole est à M. le ministre de la construction.

M. le ministre de la construction. L'objet de cet amendement est extrêmement restreint. Je vous en donne lecture :

« Est assimilé, pour l'application de la présente loi, à la construction de locaux à usage de bureaux ou à usage industriel, le fait de transformer en de tels locaux des locaux précédemment affectés à un autre usage, à l'exception de ceux visés à l'article 340 du code de l'urbanisme et de l'habitation. »

L'article 340 du code d'urbanisme interdit la transformation de locaux à usage d'habitation en locaux à un autre usage. Mais nous nous sommes aperçus qu'un certain nombre de spéculateurs — ils sont malheureusement nombreux dans la région parisienne — cherchent à acquérir, pour tourner la loi, soit des magasins, soit des entrepôts pour les transformer en ateliers, en petites usines ou éventuellement en bureaux. C'est pourquoi nous demandons, de même que l'article 340 du code de l'urbanisme protège la transformation de locaux à usage d'habitation, que la transformation des locaux affectés à d'autres usages soit visée par la loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Cette question n'avait pas échappé à la commission ni à son rapporteur. Il s'agissait d'assimiler la transformation de locaux à une construction nouvelle. Votre commission des affaires économiques a repoussé cet amendement. La raison du refus de la commission d'entériner cet amendement était l'existence d'un règlement interdisant une telle transformation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Ce texte devient l'article 7 *bis*.

[*Article 8.*]

M. le président. « Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de la présente loi. »

Par amendement (n° 3) M. Paul Ribeyre propose de rédiger comme suit cet article :

« Un règlement d'administration publique précisera les conditions d'application de la présente loi et, compte tenu des crédits dégagés, déterminera les nouveaux avantages accordés pour les opérations de décentralisation, de conversion ou d'extension encouragés par l'Etat afin de les mettre en harmonie avec ceux prévus pour les départements de l'Algérie et du Sahara. »

La parole est à M. Ribeyre.

M. Paul Ribeyre. Monsieur le président, l'importance de la modification est telle qu'elle devrait faire l'objet d'un débat spécial. Je retire donc mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne de demande la parole ?...

Sur le texte de l'article 8 lui-même, je n'ai pas d'inscrits.

(L'article 8 est adopté.)

M. le président. Par amendement (n° 11) M. Raymond Brun, au nom de la commission des affaires économiques, propose de compléter cet article par les dispositions suivantes :

« Il devra notamment :

« Prévoir un régime de paiement différé de la redevance à raison de l'affectation à des services publics à caractère industriel et commercial de certains locaux dont l'implantation dans les zones visées à l'article 1er aura été reconnue indispensable par arrêté interministériel ;

« Prévoir les sanctions applicables en cas de retard ou de défaut de paiement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le texte du Gouvernement stipule que « un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de la présente loi ».

La commission est d'accord avec ce texte, mais propose d'ajouter ceci :

« Il devra notamment :

« — prévoir un régime de paiement différé de la redevance à raison de l'affectation à des services publics à caractère industriel et commercial de certains locaux dont l'implantation dans les zones visées à l'article 1er aura été reconnue indispensable par arrêté interministériel ;

« — prévoir les sanctions applicables en cas de retard ou de défaut de paiement. »

L'application du régime des primes et des redevances aux établissements publics à caractère industriel et commercial n'a pas

manqué de susciter des réserves de la part de votre commission. En effet, ces organismes sont parfois contraints d'édifier dans la région parisienne des bureaux et des installations industrielles indispensables pour satisfaire aux besoins locaux de la population. Mais pour ne pas accorder un privilège exorbitant à ces entreprises, votre commission indique en fin d'amendement qu'il ne s'agira que de locaux reconnus indispensables par arrêté interministériel. Elle vous propose d'accepter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement est placé dans la consternation par cet amendement.

En fait, il est bien difficile de faire face à la concentration parisienne. Ce que nous avons demandé, en proposant ce texte, c'est de nous engager dans une autre politique que celle qui a été suivie depuis des années, depuis cinquante ans et même un siècle. Nous avons en même temps cherché à renoncer à faciliter la centralisation.

Or, cet amendement tend en fait à prévoir le paiement différé de la redevance pour tous les services publics, industriels et commerciaux, c'est-à-dire que pratiquement il va favoriser la concentration ou tout au moins le développement des bureaux des entreprises publiques ou parapubliques comme E. D. F., la S. N. C. F. et un certain nombre d'entreprises de ce genre dont vous savez que leurs services occupent une place très importante dans l'agglomération parisienne.

Depuis des années, mes prédécesseurs comme moi-même nous attachons à décentraliser les services publics installés dans l'agglomération parisienne, mais il faut bien reconnaître que nos efforts sont souvent restés vains. Alors, de grâce, je demande au Sénat de ne pas encourager l'accroissement des services publics à Paris et dans l'agglomération parisienne et je lui demande de repousser cet amendement.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous m'avez fait observer que le contrôle de la commission instituée par les décrets du 5 janvier 1955 et du 31 décembre 1958 serait impossible, parce que devant s'exercer sur un nombre d'entreprises trop important.

Mais l'amendement qui nous occupe présentement ne vise que les services publics à caractère industriel et commercial. Si leurs installations sont assez répandues, lesdits services n'en sont pas moins assez peu nombreux et la commission délivrant l'agrément ministériel pour les installations dans la région parisienne pourra sans aucune difficulté examiner les quelques cas qui se présenteront. Les demandes de services publics seront, en effet, d'un nombre assez limité et il me paraît donc possible que la commission puisse les examiner tous. C'est donc au sein de cette commission qu'il faudra que vous soyez vigilant pour empêcher lesdits services publics de s'installer. Mais, à partir du moment où le crible de la commission aura été franchi, pourquoi les grever d'une redevance que tous les contribuables auront à payer ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la reconstruction, pour répondre à M. Dailly.

M. le ministre. Je vais répondre rapidement à M. Dailly. Nous savons parfaitement que dans l'actuelle organisation économique de notre pays, le secteur tertiaire, et particulièrement les secteurs publics et parapublics, se développe considérablement, et surtout dans l'agglomération parisienne. Nous savons parfaitement, vous le savez tous, que les installations de la S. N. C. F., de l'E. D. F., de toutes les grandes entreprises nationalisées, sont importantes dans l'agglomération parisienne.

Je crois que vous êtes tous assez au courant de la vie économique de la province pour souhaiter une décentralisation du secteur tertiaire. Si cet amendement est adopté, pratiquement tout cet effort de décentralisation du secteur administratif sera entravé et je demande l'adoption du texte du Gouvernement. (*Très bien ! au centre.*)

M. le président de la commission. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean Bertrand, *président de la commission.* Je m'excuse, monsieur le ministre, mais il est évident que lorsque la commission a été appelée à examiner cet amendement, elle avait des préoccupations qui me semblent susceptibles d'être prises en considération. Il s'agissait moins, peut-être, dans notre esprit de favoriser l'extension de services publics dans le secteur nationalisé, mais plutôt de permettre les installations nécessaires à la vie même des collectivités locales dans la région parisienne.

Nous avons un très gros problème à résoudre actuellement. C'est celui des ordures ménagères. Il est évident que s'il n'est pas possible à des communes ou à des syndicats de communes de procéder à des installations qui, tout en ayant un caractère de service public reconnu, ont tout de même un caractère industriel et commercial incontestable, puisqu'en fait une usine de traitement d'ordures ménagères produit un compost qui est vendu. Il est évident que si nous ne pouvons pas bénéficier des avantages que prévoit justement l'amendement qui a été adopté par la commission, vous mettez *ipso facto* les communes ou les syndicats de communes dans une situation assez difficile, parce que d'après les textes qui ont été votés, il apparaît que cette exonération des dispositions de la loi s'applique bien à des organismes ayant un caractère de service public, mais non industriel et non commercial, ce qui n'est pas le cas pour une usine de traitement d'ordures ménagères.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, il faudrait accepter l'amendement proposé par la commission. On pourrait peut-être envisager, s'il y a une navette, d'étendre l'exonération prévue par la loi aux établissements ayant un caractère de service public et qui ont cependant un côté industriel et commercial.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre pour répondre à M. le président de la commission.

M. le ministre. Les exemples qui ont été cités par M. le président de la commission sont certainement valables et il est bien entendu que nous en tiendrons compte lors de la rédaction du règlement d'administration publique. Par contre, l'amendement proposé est très dangereux car il laisse la porte ouverte à toutes les difficultés que j'ai dénoncées tout à l'heure et surtout à toutes les surenchères d'un certain nombre d'établissements publics qui cherchent à rester dans l'agglomération parisienne.

M. Jean Bardol. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bardol pour répondre à M. le ministre.

M. Jean Bardol. En commission, nous avons soutenu cet amendement et nous le voterons en séance. En effet, il nous semble très logique pour plusieurs raisons évidentes.

D'abord, les entreprises publiques nationalisées que sont les Postes et télécommunications, l'Electricité de France, la Société nationale des chemins de fer français, etc., c'est-à-dire, en fait, le peuple, paieraient des redevances qui permettraient de verser des primes à des entreprises privées. C'est une des premières raisons.

La deuxième raison c'est que le Gouvernement détient actuellement de nombreux pouvoirs et il lui appartient, puisqu'il a la direction des entreprises nationalisées, de juger par lui-même de leur extension dans telle ou telle région. Dans le cas contraire, le Gouvernement est impuissant et, en effet, il l'est par certains côtés !

Troisième raison : nous pensons qu'il est logique de prévoir une extension, même dans les conditions présentes, de certaines entreprises publiques ou nationalisées dans la région parisienne. Si nous prenons l'exemple de la Société nationale des chemins de fer français, n'est-on pas en train de transformer certains réseaux, de bâtir des transformateurs électriques ? Si nous prenons celui de l'Electricité de France ne peut-on pas dire que la consommation électrique est insuffisante, qu'il faudra la développer et, par conséquent, développer également la production ? Pour les Postes et télécommunications pouvons-nous être satisfaits des conditions dans lesquelles travaille leur personnel dans certains bureaux sans air et sans lumière ? Il faudra prévoir des améliorations pour ce personnel.

Pour ces raisons, nous jugeons que les entreprises doivent être dégrevées de cette redevance. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcilhacy pour explication de vote.

M. Pierre Marcilhacy. Je suis confus car je vais parler rigoureusement hors du sujet, je vous en préviens tout de suite...

M. le président. Ne me le dites pas au moins ! (*Sourires.*)

M. Pierre Marcilhacy. ...mais cela vous évitera, monsieur le ministre, de répondre à une question orale.

Le bruit a couru avec persistance dans une assemblée où l'on fait du droit, c'est-à-dire la Cour de cassation, qu'en vertu d'un principe d'extension elle pouvait être menacée de quitter les rives de la Seine. Comme beaucoup d'émotion a été provoquée par la menace d'une rupture d'amarres de l'île de la Cité, je vous dis car cela vous épargnera de me répondre à une question orale :

méfiez-vous ; trop de souvenirs sont attachés sur les rives de la Seine et trop de justice a été rendue pour qu'on aille à Blois ou ailleurs ! Mon ami M. de Maupeou m'excusera de lui rappeler qu'il y a trop de mauvais souvenirs attachés au déplacement des parlements ! (*Sourires.*)

M. le ministre. Je remercie M. Marcilhacy de la leçon qu'il vient de me donner, mais je voudrais lui faire remarquer que la Cour de cassation n'est pas un service industriel.

M. Pierre Marcilhacy. Je me suis empressé de vous dire que je savais que je parlais en dehors du sujet.

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand, pour explication de vote.

M. Abel-Durand. Je voterai l'amendement parce que je ne comprends pas l'opposition de M. le ministre. Il est, en effet, maître de la situation puisque l'amendement stipule « ...dont l'implantation dans les zones visées à l'article 1er aura été reconnue indispensable par arrêté interministériel. » Alors ?

M. le président. La parole est à M. Beaujannot, pour explication de vote.

M. Joseph Beaujannot. Je comprends très bien les soucis qui animent mes collègues, mais je sais aussi que, si nous avions voté toutes les dérogations qui nous ont été proposées, la décentralisation serait devenue un rêve. (*Applaudissements.*)

Soyons logiques avec nous-mêmes puisqu'on a parlé de logique à l'instant.

M. Adolphe Dutoit. Restez dans le sujet !

M. Joseph Beaujannot. Nous réclamons avec insistance la décentralisation de la région parisienne pour obtenir dans nos différentes provinces des mutations dont nous avons grand besoin. Or il semble que nous oublions aujourd'hui cette principale préoccupation pour nous acharner contre le projet avec des intentions particulières qui ne sont pas bien exposées. (*Sourires.*)

Or je le dis avec toute la cordialité que je manifeste en toutes circonstances à tous mes collègues, quelles que soient leurs opinions...

Un sénateur au centre. C'est vrai !

M. Joseph Beaujannot. ...Soyez raisonnables, facilitez la tâche d'un ministre que j'apprécie et que j'aime beaucoup. (*Nouveaux sourires.*)

J'ai eu l'occasion de l'apprécier dans mon département ; je sais l'œuvre qu'il a réalisée ; je connais son dévouement et son labeur et je suis persuadé qu'il est animé des meilleures intentions. C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demanderai d'être logiques avec vous-mêmes et de voter de telle manière que sa tâche soit facilitée.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 11 de M. Brun, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'article 8 reste adopté dans le texte du Gouvernement.

M. Adolphe Dutoit. M. Beaujannot a sauvé le Gouvernement ! (*Sourires.*)

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Bernard Lafay pour explication de vote.

M. Bernard Lafay. Mes chers collègues, en raison de l'heure tardive je renonce, et je le regrette, à développer les raisons de mon vote hostile. Je voterai contre ce texte, monsieur le ministre, parce qu'il n'est ni équitable, ni opportun, ni surtout efficace. Cette redevance est, pour la région parisienne, comme un impôt d'exception qui sanctionne une seule région sans rien apporter aux autres. Pour ma part, je ne puis accepter des mesures de superfiscalité qui sont sans aucun doute dissimulées sous un prétexte de décentralisation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pisani, pour explication de vote.

M. Edgard Pisani. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je crois qu'il y a malentendu. A la vérité, aucun d'entre nous n'est hostile à la décentralisation et il serait singulier que ce procès fût fait à tel ou tel d'entre nous. (*Très bien !*)

Il ne s'agit point pour ceux d'entre nous qui, élus de province, doutons de l'efficacité de ce texte, de mettre en cause les principes d'une politique. La décentralisation est nécessaire, mais l'animation de la province résultera-t-elle de l'appauvrissement de la région parisienne ou de l'organisation décentralisée de la croissance française ? Il ne faut pas dépouiller les uns pour habiller les autres ! Il faut, au contraire, faire en sorte que cet immense afflux de croissance dont Paris est animé s'étende à la province.

Je voudrais prendre un cas précis, celui des grandes écoles, qui a fait beaucoup de bruit. Si la France avait assez de grandes écoles ou si elle en avait trop, je comprendrais parfaitement que l'on prenne à Paris les grandes écoles pour les implanter en province, mais la France manque de grandes écoles et l'on prend le risque de briser une tradition, toute une série de liens, tout un cercle d'échanges intellectuels pour transporter les écoles en province alors que l'on devrait simplement en créer de nouvelles en obligeant les écoles parisiennes à les aider afin qu'elles arrivent progressivement au même niveau intellectuel.

En entrant dans le système qui nous est proposé, nous renoncerions à obtenir qu'un jour l'aménagement du territoire et la décentralisation fassent l'objet d'une définition positive. Ce qui est singulier, c'est que celui-là même qui est cause de la concentration parisienne s'exclue de l'application de ce texte. Car, qui a été cause de cette concentration ? Ce n'est pas le charbon ou l'acier, ce n'est pas telle richesse anormale ou telle puissance particulière, c'est l'Etat, c'est le Pouvoir ! L'histoire est là pour le prouver ! Or cet Etat qui a fait la concentration parisienne, qui a créé un marché qui a attiré l'industrie, se maintient en dehors de l'application d'un texte qu'il oppose à des tiers.

Ce texte frappe d'ailleurs les conséquences et non les causes en attaquant la concentration et non l'emploi ! Je dois m'élever en termes énergiques contre ce qui a été dit l'autre jour en ce qui concerne le contrôle de l'emploi. S'il s'agissait du livret individuel, s'il s'agissait d'une mesure portant atteinte à la liberté, je comprendrais cette opposition. Mais nous sommes autant que d'autres défenseurs de la liberté. Il ne s'agit nullement de porter atteinte aux droits individuels d'emploi. Il s'agit simplement de porter atteinte à la faculté qu'ont les entreprises de développer leur emploi sans contrôle à l'intérieur de locaux qui, ne pouvant être développés, imposent aux travailleurs des conditions de plus en plus mauvaises.

Si vous voulez une véritable réforme, dites aux entreprises qu'elles n'ont pas le droit d'augmenter le volume global de leur emploi sans que soit pris en considération le nombre des employés et vous frapperez alors la cause même du mal que vous voulez combattre. Dites par exemple que tout dépassement de l'emploi sera sanctionné par le versement d'une taxe extrêmement lourde. Alors vous frapperez la cause et vous ne frapperez pas l'effet. Ainsi arriverez-vous à des résultats beaucoup plus efficaces que ceux que vous allez atteindre par ce texte.

J'ajouterai surtout que ce texte n'amorce pas une véritable politique d'aménagement du territoire. Croyez-moi, monsieur le ministre, nous ne contestons pas vos intentions, nous contestons vos méthodes. Nous ne contestons pas votre bonne volonté et la permanence de vos vues, nous contestons vos choix.

L'aménagement du territoire français ne résulte-t-il pas d'abord de la réalisation en province d'un nombre d'infrastructures tel qu'un nombre important de sites provinciaux devienne attirant pour l'industrie ? La solution qui semble devoir être la plus positive consisterait alors à bloquer l'emploi, comme je l'ai dit tout à l'heure, ou à frapper d'une taxe les emplois nouveaux dans la région parisienne et ce, pendant une durée limitée de dix ans. Pendant ces dix ans, vous pourriez faire un très gros effort d'organisation des infrastructures en province afin qu'ensuite... (*Mouvements divers.*)

M. Raymond Bonnefous. D'ici dix ans, alors !

M. Edgard Pisani. Excusez-moi, mais je suis aussi orfèvre que tel ou tel d'entre vous. J'ai construit en province une ville nouvelle. J'attire en province des emplois et mon expérience n'est pas contestable.

Aussi ai-je le droit de dire que la position qui est définie par ce texte constitue, à mes yeux, le refus d'aborder les vrais problèmes. Aborder les vrais problèmes, je le répète et ce sera ma conclusion, consisterait d'abord à contrôler l'emploi dans la région parisienne, non pas par le livret mais par le volume, en suite à créer par des investissements publics d'infrastructure les conditions d'une activité économique positive en province. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Au cours de mon intervention de jeudi dernier, j'avais posé plusieurs questions à M. le ministre, questions qui sont restées sans réponse.

Ce projet tendant à limiter l'extension des locaux à usage de bureaux et à usage industriel dans la région parisienne ne peut apporter aucune solution contribuant à développer l'économie dans les régions de notre pays qui se dépeuplent, ni sauver Paris de l'asphyxie.

La politique générale du Gouvernement du pouvoir personnel est opposée à l'expansion de l'économie française et de n'est pas ce projet qui apportera une solution aux problèmes de la région parisienne ou à ceux de la province. En fait, ce projet de loi n'a pour but que de créer de nouvelles taxes au profit de gros industriels et des spéculateurs, et ceci au détriment des travailleurs de la région parisienne.

C'est seulement dans un changement complet de politique, faisant passer l'intérêt national avant l'extension des privilèges des gros industriels et des colonialistes, que l'on trouvera des solutions efficaces aux problèmes économiques de la région parisienne et de la province. Au surplus, il n'apparaît pas que le Gouvernement ait lui-même attaché une grande importance à la rédaction de ce projet de loi, puisqu'il a éprouvé le besoin de déposer, en séance publique, des amendements à son propre projet.

C'est pour toutes ces raisons que le groupe communiste votera contre ce projet de loi de prétendue décentralisation industrielle. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre explication de vote ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 12 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Lafay une proposition de loi tendant à modifier l'article 23 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 194, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (*Assentiment.*)

— 13 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées demande que lui soient renvoyés, pour avis :

1° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 4 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et les Gouvernements de la République du Sénégal et de la République soudanaise groupées au sein de la Fédération du Mali (n° 191) ;

2° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 2 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République malgache (n° 192),

dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel serait l'ordre du jour de la prochaine séance, précédemment fixée à jeudi 16 juin, neuf heures et demie :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 4 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et les Gouvernements de la République du Sénégal et de la République soudanaise groupées au sein de la Fédération du Mali [N° 191 (1959-1960). — M. André Fosset, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, et avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées].

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation des accords particuliers signés le 2 avril 1960 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République malgache [N° 192 (1959-1960). — M. André Fosset, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, et avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées].

Discussion du projet de loi modifiant la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime et celle du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande [N°s 150 et 188 (1959-1960). — M. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan].

Discussion du projet de loi complétant l'article 151 du code de justice militaire pour l'armée de mer [N°s 149 et 184 (1959-1960). — M. André Monteil, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées].

Discussion du projet de loi portant modification de certaines dispositions concernant les officiers de l'armée de mer [N°s 151 et 185 (1959-1960). — M. André Monteil, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées].

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 1er, 7, 9, 11, 14 et 20 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de baux à usage commercial, industriel ou artisanal [N°s 82 et 175 (1959-1960). — M. Jacques Delalande, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale].

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 15 juin, à zéro heure trente-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Organisme extraparlementaire.

Dans sa séance du 14 juin 1960, le Sénat a élu M. Emile Dubois membre de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur (décret n° 59-1234 du 29 octobre 1959).

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 14 JUIN 1960

(Application des articles 69 à 71 du règlement.)

170. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Chochoy** rappelle à **M. le Premier ministre**: que le 1er janvier 1959, les loyers des immeubles privés construits avant 1948 ont été augmentés; que le 1er juillet 1960, les loyers H. L. M. vont l'être à leur tour; que ces deux augmentations interviennent sans qu'il ait été procédé à la remise en ordre des salaires et de l'allocation logement; que les conséquences de ces majorations ont été à maintes reprises signalées à plusieurs membres du Gouvernement; que leur attention a tout spécialement été attirée sur: *a*) la nécessité de revaloriser l'allocation compensatrice de loyer aux personnes âgées n'ayant que de faibles ressources; *b*) l'urgence d'une modification des conditions d'attribution de l'allocation logement dont l'actuelle méthode de calcul est telle que d'importantes majorations de loyer n'entraînent parfois une augmentation de la prestation que dix-huit mois plus tard; *c*) la nécessité de rendre l'allocation logement aux jeunes ménages ayant un enfant unique de cinq à dix ans; que la réponse des ministres a, chaque fois, été dilatoire, évoquant les études en cours pour modifier totalement le système de répartition de l'aide au logement; que cette matière est, de l'avis du Conseil Constitutionnel (décision du 7 avril 1960), du domaine législatif, mais que le législateur ne peut en prendre l'initiative puisqu'on lui opposera les conséquences financières; qu'il importe donc que le Gouvernement prépare de toute urgence un projet de loi afin qu'en particulier les locataires H. L. M., dont le pouvoir d'achat est déjà tellement déséquilibré, puissent faire face aux majorations de loyer que les organismes d'habitations à loyer modéré seront tenus de leur appliquer le 1er juillet prochain pour respecter la réglementation qui s'impose à eux, et lui demande si le Gouvernement entend déposer ce projet de loi de telle façon qu'il soit discuté par le Parlement avant la fin de la présente session parlementaire.

171. — 14 juin 1960. — **M. Antoine Courrière** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur une circulaire adressée par M. le ministre de l'éducation nationale (direction de l'enseignement du premier degré) à MM. les inspecteurs d'académie en date du 9 avril 1960 et ayant pour objet la « fermeture éventuelle d'écoles à faibles effectifs »; il lui signale que cette circulaire porte notamment « parmi ces raisons ne doivent pas être retenues les difficultés d'ordre financier invoquées par les communes. Il est bien entendu, en effet, que l'aide de l'Etat et du département est assurée au taux le plus élevé et que la participation qui pourra être demandée aux communes n'excédera pas la dépense obligatoire qui leur était imposée pour l'entretien de l'école »; il lui demande comment il entend concilier de pareilles assertions avec le respect de l'indépendance et de la liberté des départements et des communes, tel qu'il résulte de paragraphe 2 de l'article 72 de la Constitution.

172. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay** expose à **M. le ministre du travail** que, malgré certaines allégations tendancieuses, il est notoire que le corps médical n'est aucunement hostile au principe des conventions collectives lorsque les conditions en sont effectivement discutées et conclues entre les parties intéressées. L'opposition des médecins aux conventions individuelles, formellement condamnées par le corps médical, ne doit donc aucunement faire préjuger de l'avenir de la collaboration entre la sécurité sociale et le corps médical sous la forme de conventions départementales collectives, respectant les règles de la médecine libérale et le code de déontologie, ce qui présuppose l'exclusion de la notion de convention individuelle des textes réglementant cette collaboration. Or, l'article 18 du décret n° 60-451 du 12 mai 1960 dispose: « Les conventions prévues aux articles 2 et 3 pourront prévoir, en faveur des praticiens et auxiliaires médicaux, des avantages sociaux complémentaires ». Il est regrettable que le Gouvernement ait cru devoir s'en tenir à une formule aussi vague dans ce domaine des « avantages sociaux », privant ainsi les organismes de sécurité sociale et les syndicats médicaux d'un indispensable élément d'appréciation dans l'étude de leurs rapports mutuels. C'est pourquoi il a l'honneur de lui demander de lui faire savoir: 1° quelles sont les diverses catégories d'avantages sociaux auxquelles le texte précité fait allusion; 2° comment, en principe, il entend en assurer l'organisation.

173. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les heureuses conséquences que pourrait avoir sur l'avenir d'une collaboration souhaitable à tous égards une équitable composition des diverses commissions appelées à examiner ou à arbitrer les rapports entre les médecins et les organismes de sécurité sociale. La composition de la « commission interministérielle des tarifs » prévue à l'article 2 du même décret, où ne siègeront que des représentants de l'administration désignés par les ministres, témoigne à cet égard d'une fâcheuse régression par rapport à l'ancienne commission nationale formée de représentants en nombre égal de la sécurité sociale, du corps médical et de l'administration. Il a donc l'honneur de lui demander s'il envisage de revenir à une composition représentative de la commission interministérielle prévue à l'article 2 précité en y appelant à délibérer les délégués des parties intéressées, conformément à l'usage démocratique, et contrairement aux regrettables innovations bureaucratiques, évoquées plus haut.

174. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay** expose à **M. le ministre du travail** que l'article 8 du décret n° 60-451 du 12 mai 1960, qui institue dans chaque département une « commission paritaire », remet à un décret ultérieur le soin de fixer sa composition et son règlement et s'en étonne. Cette commission est destinée en effet à jouer un rôle décisif dans les relations entre les caisses, les assurés et les praticiens, et il apparaît opportun et légitime que ces derniers soient à même d'être éclairés sur le choix de ses membres et ses modalités de fonctionnement avant toute discussion relative aux conventions collectives. Il a donc l'honneur de lui demander s'il prévoit la publication dans un bref délai de la composition et du règlement-type des commissions paritaires départementales prévues à l'article 8 précité.

175. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay** demande à **M. le ministre du travail** s'il ne croit pas utile et même indispensable qu'avant de discuter une convention quelle qu'elle soit, les parties en cause puissent être exactement et précisément informées des éléments qui conditionnent préalablement les bases de cette convention, surtout lorsqu'ils sont établis par un tiers, en dehors de l'avis des parties contractantes. Au cas probable où il partagerait ce point de vue logique, il le prie de vouloir bien publier dans un court délai l'arrêté interministériel portant nomenclature des actes professionnels prévue à l'article 7 du décret n° 60-451 du 12 mai 1960 relatif aux soins médicaux dispensés aux assurés sociaux. Il semble en effet anormal que ce texte essentiel à l'appréciation par les syndicats médicaux et les caisses de sécurité sociale d'un aspect important de leurs rapports, ne soit pas porté à la connaissance des intéressés en même temps que les autres dispositions relatives à ces rapports.

176. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay**, sans aucunement vouloir poser l'ensemble du problème de la réforme de la sécurité sociale par le biais d'une question orale, et en se limitant strictement à son objet, a l'honneur de demander à **M. le ministre du travail** pour quelles raisons exactes il a cru devoir établir une différence véritablement surprenante entre les tarifs-plafonds en cas de convention et les tarifs-plafonds en cas d'absence de convention, différence qui lèse gravement les intérêts des assurés sociaux.

177. — 14 juin 1960. — **M. Bernard Lafay** rappelle à **M. le ministre du travail** que la convention-type annexée au décret n° 60-451 du 12 mai 1960 relatif aux soins médicaux dispensés aux assurés sociaux comporte un article 9 qui prévoit que la responsabilité civile d'un syndicat médical signataire d'une convention collective peut être mise en jeu en cas de non-exécution de la convention par ses membres (§ 2). Il lui demande si cette clause pour le moins surprenante inaugure une nouvelle orientation du droit syndical et si tous les syndicats ouvriers et patronaux signataires d'accords, conventions, protocoles, etc. se verront dans l'avenir rendus civilement responsables des manquements individuels aux clauses de ces actes, imputables à leurs membres dans l'exercice de leur profession. Au cas contraire, il le prie de lui préciser les raisons qui l'ont conduit à imposer aux syndicats médicaux des obligations d'exceptions, exorbitantes juridiquement et moralement.

178. — 14 juin 1960. — **M. Raymond Guyot** demande à **M. le ministre de l'intérieur** dans quelles conditions est intervenue la décision d'interdire le congrès national pour la paix en Algérie qui devait avoir lieu le dimanche 12 juin et comment il justifie une mesure qui marque une nouvelle atteinte à la liberté d'expression et de réunions, atteinte d'autant plus grave qu'il s'agissait d'un congrès privé sur invitation.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 14 JUIN 1960

Application des articles 67 et 68 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 67. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

« Art. 68. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au* Journal officiel; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

944. — 14 juin 1960. — **M. Louis Namy** expose à **M. le ministre des armées** que lorsque des collectivités locales ou des associations d'anciens combattants envoient un colis par l'intermédiaire d'Air France, à des militaires du contingent en Algérie, il leur en coûte 700 francs. Lorsque ledit colis ne peut atteindre son destinataire pour des raisons diverses : décès, changements de secteurs, captivité, etc., il est retourné aux expéditeurs et ceux-ci doivent alors débourser une somme variant de 500 à 1.400 francs de « droit de dédouanement ». Il lui demande d'une part à quoi correspond ce droit et si d'autre part une exonération de ces frais de retour ne lui apparaîtrait pas aussi équitable que souhaitable, en raison du caractère même de ces envois.

945. — 14 juin 1960. — **M. Maurice Lalloy** expose ce qui suit à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : le propriétaire d'une ferme, qui est louée et dont les bâtiments sont, pour la plupart, fort anciens et mal adaptés aux besoins d'une exploitation agricole moderne, envisage de les remplacer par des bâtiments conçus de façon plus rationnelle, ces travaux importants s'échelonnant sur plusieurs années. Il est précisé, en outre, que cette remise en ordre des locaux d'exploitation n'entraînerait pas un relèvement du prix du loyer. Etant donné, d'une part, qu'il est conforme aux intérêts généraux du pays de voir les bâtiments de fermes se moderniser et s'adapter à l'évolution technique de l'agriculture et, d'autre part, que, selon les dispositions de l'article 69 de la loi n° 51-598 du 24 mai 1951 (art. 31 du code général des impôts), sont déductibles, en ce qui concerne les propriétés rurales, les dépenses d'amélioration non rentables, il lui demande si le propriétaire dont il s'agit est fondé à déduire ces dépenses de reconstruction — dépenses non rentables — de ses revenus bruts.

946. — 14 juin 1960. — **M. Paul Lévêque** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il envisage de faire paraître, avant le 1er juillet 1960, les décrets prévus par l'article 34 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954, décrets qui, aux termes de l'article 10 de la loi de finances n° 59-1472 du 28 décembre 1959, devraient être publiés dans les six mois à dater de la promulgation de ladite loi. Il est à noter que l'article 34 de la loi n° 54-404 prévoyait une exonération de l'impôt sur le revenu en faveur des contribuables ayant consacré une fraction de leurs ressources à l'édification d'immeubles destinés à l'habitation personnelle ou familiale.

947. — 14 juin 1960. — **M. Etienne Dailly** expose à **M. le ministre de la justice** que le statut du fermage et du métayage stipule au livre VI, titre Ier, du code rural, en son article 840 que « nonobstant toute clause contraire, peuvent seulement être considérés comme motifs de non-renouvellement : 1° deux défauts de paiement de fermage ou de la part de produits revenant au bailleur et ayant persisté à l'expiration d'un délai de trois mois après mise en demeure postérieure à l'échéance par lettre recommandée avec avis de réception. Cette mise en demeure devra, à peine de nullité, rappeler les termes du présent paragraphe ». Il lui demande si la mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception peut être valablement remplacée par un commandement de payer signifié par exploit d'huissier de justice rappelant les termes du paragraphe 1er de l'article 840 et si, malgré deux commandements concernant deux échéances différentes demeurés sans effet trois mois après la date de leur signification, un tribunal paritaire, en l'absence de mise en demeure par lettre recommandée, peut rejeter une demande de résiliation introduite par le bailleur alors même que les commandements rappelaient les termes dudit paragraphe Ier de l'article 840.

948. — 14 juin 1960. — **M. Etienne Dailly** rappelle à **M. le ministre de la justice** que les jugements susceptibles d'appel et les jugements rendus en dernier ressort mais dont la citation a été délivrée à la personne du défendeur sont réputés contradictoires lorsque celui-ci ne comparaît pas. Il lui demande si un huissier de justice doit être commis d'office pour signifier les jugements contradictoires à l'instar des jugements par défaut, certains tribunaux prononçant cette commission d'office que rien dans les textes ne semble pourtant justifier. Il lui demande, en outre, si une injonction de payer définitive, par conséquent assimilée à un jugement contradictoire, doit ou non être signifiée par un huissier de justice commis, certains tribunaux prononçant cette commission d'office que rien dans les textes ne semble pourtant justifier.

949. — 14 juin 1960. — **M. Fernand Auberger** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de lui faire connaître quels sont les textes législatifs ou réglementaires qui fixent actuellement les conditions de surveillance des élèves du premier degré entre leur arrivée à l'école, le matin, et leur départ, le soir; à qui incombe, en particulier, la surveillance des élèves lorsque des maîtres spéciaux, rétribués par les communes, donnent leurs cours: éducation physique, solfège, chant, couture, etc., à qui incombe, en outre, la surveillance des élèves qui, pendant l'interclasse de midi, prennent leur repas dans la cantine installée à l'intérieur de leur école; qui doit asurer leur surveillance entre leur sortie de la cantine et la rentrée en classe; qui doit assurer la surveillance des élèves qui, pendant les heures de classe, sont appelés à se rendre aux douches de leur établissement scolaire, au terrain de sport ou au stade nautique de la localité, ces établissements étant dotés d'un personnel municipal qualifié; à qui incombe la surveillance des élèves qui ont utilisé un car de ramassage scolaire et arrivent à l'école avant

l'heure de rentrée réglementaire, ceci pour permettre au car d'effectuer un second ramassage dans la deuxième partie de la commune; à qui incombe la surveillance des élèves qui, le soir, après la sortie de la classe, sont obligés d'attendre le retour du car de ramassage après qu'il a effectué un premier circuit.

---

950. — 14 juin 1960. — **M. Fernand Auberger** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de lui faire connaître quelles sont les bases d'imposition qui peuvent être retenues par les collectivités locales pour appliquer la taxe de ramassage des ordures ménagères aux propriétaires des terrains de camping.

---

951. — 14 juin 1960. — **M. Joseph Raybaud** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir lui préciser si les textes en vigueur permettent à une « régie municipale d'électricité » de fonctionner légalement sans compter depuis huit ans dans son sein le représentant désigné par le préfet.

---

952. — 14 juin 1960. — **M. Joseph Raybaud** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** d'une part, sur l'augmentation continue de la disparité entre les rémunérations des fonctionnaires de l'Etat et celles des personnels du secteur nationalisé et, d'autre part, sur les dispositions du décret du 24 février 1960 qui ont, une nouvelle fois, porté atteinte au rapport traitement-pension en créant notamment une prime non soumise à retenue pour pension en faveur des personnels en activité dont les traitements sont inférieurs à l'indice brut 370. Il lui demande en conséquence quelles mesures compte prendre le Gouvernement: 1° pour rétablir et maintenir un rapport normal entre la rémunération des fonctionnaires de l'Etat et des agents du secteur nationalisé ainsi qu'il s'y est d'ailleurs engagé lors de la discussion de la loi de finances pour 1960; 2° pour assurer aux retraités une revalorisation équitable de leurs pensions, tenant compte de l'ensemble des éléments entrant dans le calcul des traitements servis aux personnels en activité.

---

953. — 14 juin 1960. — **M. Louis Gros** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un grand nombre de sociétés dont le siège social était jadis outre-mer ont dû transférer leur siège social en métropole ou se sont dissoutes pour se reconstituer en métropole; il souligne que ces opérations ont entraîné l'obligation d'acquitter des droits d'enregistrement ou taxes d'inscriptions hypothécaires, s'il y avait un actif immobilier, souvent très élevés, et lui demande s'il n'est pas possible de prévoir l'application de droits fixes forfaitaires, de façon à faciliter ces reconversions et à encourager ainsi d'anciens résidents d'outre-mer à investir en métropole.

---

954. — 14 juin 1960. — **M. Pierre Garet** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, dans le cas où un contribuable, exerçant une profession non commerciale, cède, moyennant le paiement global d'une rente viagère, d'une part, sa clientèle, et, d'autre part, tous ses droits sur les honoraires restant à recouvrer; 1° si, pour la plus-value du cabinet, comptée depuis 1941, est applicable, par identité des motifs, la décision intervenue en matière de bénéfices commerciaux (*Bulletin officiel* C. D. 1951, p. 26), et selon laquelle l'imposition de la rente viagère exclut celle de la plus-value; 2° s'il en est de même pour les honoraires à recouvrer, dont l'imposition entre les mains de l'acquéreur, au fur et à mesure des rentrées, formera double emploi avec l'imposition annuelle de la rente viagère entre les mains du cédant.

---

955. — 14 juin 1960. — **M. Pierre Garet** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que certains industriels, pour rendre le travail des ouvriers moins pénible, procèdent à des diffusions dans leurs ateliers, et que la Société des auteurs et compositeurs de musique, sous le prétexte que ces diffusions sortent du caractère familial, réclament des redevances pour ces diffusions non publiques et gratuites. Il demande si, au cas où la Société des auteurs serait réellement fondée dans ses prétentions, il ne serait pas opportun de songer à la modification d'une loi dont l'application, en pareil cas, paraît choquante, rétrograde et antisociale.

---

956. — 14 juin 1960. — **M. Georges Cogniot** demande à **M. le ministre des armées** en vertu de quel règlement militaire ou de quel ordre du commandement, le 1er Hussards de Tarbes et d'autres corps de la région ont été employés, ainsi qu'il ressort du journal *La Croix* du 12 juin 1960 (page 3, colonnes 7 et 8), à organiser le camp du Milhas pour le pèlerinage militaire de Lourdes. Il demande également si les sept cents tentes utilisées et le matériel auxiliaire appartenaient à l'armée. Il demande enfin le montant des dépenses exposées par l'armée à cette occasion.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Application de l'article 68 du règlement.)

---

440. — 5 novembre 1959. — **M. Auguste Pinton** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si un mélange de deux produits pétroliers classés au tableau B de l'article 265 du code des douanes, vendu sous la dénomination commerciale « Huile antipoussière », sans addition d'aucun autre produit, est exclu du champ d'application des taxes sur le chiffre d'affaires. Dans la négative, quelle est la position de l'administration, antérieurement et postérieurement à l'ordonnance n° 59-109 du 7 janvier 1959.

---

466. — 17 novembre 1959. — **M. Léon Messaud** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes de l'article 58 de l'ordonnance n° 45-2138 du 19 septembre 1945, portant institution de l'ordre national des experts comptables et comptables agréés, le commissaire régional du Gouvernement a le pouvoir, notamment: « de requérir le syndic d'introduire devant la chambre régionale de discipline toute action contre les personnes ou sociétés soumises à la surveillance et au contrôle disciplinaire de l'ordre »; le commissaire régional du Gouvernement use notamment du pouvoir qui lui est ainsi attribué, lorsque, dans l'exercice de ses hautes fonctions de directeur des contributions directes, il a connaissance de fautes commises par les membres de l'ordre (personnes physiques ou sociétés) en violation des textes réglementant la profession d'expert comptable ou de comptable agréé; cependant, l'énumération des pouvoirs attribués au commissaire régional du Gouvernement étant précédée du terme « notamment » ne paraît pas être limitative; c'est pourquoi, il lui demande s'il n'entre pas dans les attributions du commissaire du Gouvernement (ayant eu connaissance, dans l'exercice de sa haute fonction, que des personnes physiques ou des sociétés non membres de l'ordre des experts, comptables et comptables agréés, paraissaient agir en violation de l'ordonnance du 19 octobre 1945 et se trouvaient en état d'infraction avec l'article 58 de ce texte), de signaler ces faits à l'attention de M. le procureur de la République, afin que ce dernier prenne les mesures jugées par lui nécessaires.

---

561. — 23 décembre 1959. — **M. Claudius Delorme** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** *a*) quelle est la situation financière actuelle de la S. I. C. A. (Société d'intérêts collectifs agricoles départementale d'habitat rural du Rhône); *b*) des fonds publics sont-ils intervenus dans cette affaire, pour quelle somme et par l'intermédiaire de quels organismes; *c*) des groupements ou des caisses de crédit agricole y participent-ils financièrement; quel est le montant de leur engagement; *d*) des contrôles ont-ils été effectués; par qui; à quelle date.

---

581. — 8 janvier 1960. — **M. Waldeck L'Huillier** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le 2 janvier dernier, à 4 heures du matin, alors qu'ils venaient de fêter la nouvelle année chez un de leurs camarades, sept jeunes gens se trouvaient rue Jean-Jaurès, à Gennevilliers. Ils riaient et chantaient comme on le fait un tel jour. Survint un car de police qui effectuait sa ronde habi-

tuelle et non, comme il fut dit, alerté par des habitants du quartier. Deux jeunes gens furent arrêtés, les autres tentèrent de s'enfuir dans cette rue bien éclairée. Un des gardiens tira plusieurs coups de feu, dont un effectué en visant, lequel atteignait mortellement le jeune Daniel L'Hénoret, âgé de dix-sept ans. Ce jeune homme, qui habitait la commune d'Epinay, fut touché dans le dos et s'écroula quelques mètres plus loin. Il semble donc que c'est volontairement que le gardien a mis en joue, tuant ainsi un jeune garçon vêtu d'un pardessus clair, donc très visible, pensant que le fait d'être policier peut absoudre de tous gestes quels qu'ils soient. La mort de ce jeune garçon survient après celle d'André Doré, de Saint-Denis, tué à dix-neuf ans, le 8 novembre 1959, en sortant d'un bal à Epinay, et celle de Guy Prestot et de Serge Gillard, deux autres jeunes tués auparavant dans des conditions semblables. La répétition de ces actes extrêmes est la suite logique des campagnes de presse et de radio qui, depuis l'été dernier, prenant prétexte d'actes isolés, ont tenté de jeter le discrédit sur la jeunesse. Le fait de ficher 10.000 jeunes gens, d'opérer des rafles incessantes, a créé un état d'esprit d'hostilité alors que les stades et les maisons de culture seraient utiles à la jeunesse de Paris et de sa banlieue. Le jeune Daniel L'Hénoret est, en quelques mois, la quatrième victime des agissements de cette politique. De telles méthodes doivent immédiatement et définitivement cesser. Le 2 janvier dernier, dans une déclaration publique, le préfet de police faisait savoir que les agents seraient désarmés au cours des rondes ordinaires. Cette décision avait été accueillie avec soulagement, mais, à peine quarante-huit heures après, à la suite des mises en demeure d'éléments dont certains journaux sont l'expression, cette mesure était rapportée. On ne peut manquer de voir là une signification particulière. Il lui demande: 1° si, en attendant les décisions que ne manqueront pas de prendre les tribunaux à l'égard du policier coupable, des sanctions disciplinaires ont été prises à son encontre et s'il est toujours en service et armé; 2° quelles mesures il entend prendre pour que la population et la jeunesse en particulier puissent se sentir dans les rues en sécurité et que justice soit faite pour que de pareils drames ne se renouvellent pas; 3° quelles réparations seront apportées à la famille endeuillée.

---

596. — 21 janvier 1960. — **M. Edouard Soldani** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le traitement des fonctionnaires en service à la Réunion est, d'une part, payé pour sa contre-valeur en francs C. F. A. multipliée par l'indice de correction et, d'autre part, majoré de 30 p. 100. Il lui demande sur quels textes s'appuie son administration pour refuser le bénéfice de l'indexation et de la majoration aux salaires nets perçus par les deux receveurs conservateurs de ce département, alors que les instructions de l'enregistrement, la jurisprudence de la cour de cassation et le statut des fonctionnaires considèrent que les salaires nets perçus par un conservateur constituent son traitement.

---

610. — 29 janvier 1960. — **M. Georges Portmann** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un contribuable propriétaire d'un local commercial donné à bail a récupéré, moyennant le paiement d'une indemnité d'éviction de 600.000 francs, ledit local et l'a aménagé pour l'affecter ensuite à l'extension des locaux où ce contribuable exploite, en association de fait avec sa mère, un commerce de meubles, commerce différent de celui exploité par le locataire évincé. Il lui demande si l'indemnité d'éviction, prise en charge et payée par la société de fait, peut être admise dans les frais généraux de cette société ou si elle doit être exclue comme présentant le caractère de charge personnelle de l'associé propriétaire, déductible du revenu brut foncier de ce dernier, la société de fait pouvant alors, semble-t-il, porter dans ses frais généraux le loyer dû à son associé pour l'occupation du local.

---

642. — 17 février 1960. — **M. Jacques Duclos** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** qu'en application de l'ordonnance n° 58-1371 du 30 décembre 1958 les anciens combattants sont privés de leur retraite, s'ils ne sont pas pensionnés de guerre 50 p. 100 au moins, s'ils ne sont pas économiquement faibles et s'ils ne sont pas domiciliés dans les territoires d'outre-mer. Il lui rappelle en outre: *a*) que pour l'année 1960, la somme de 3.500 F équivalant au quart de la retraite pleine doit être versée aux anciens combattants âgés de soixante-cinq ans; *b*) que le ministre des anciens combattants a annoncé en date du 2 février, le rétablissement intégral de la retraite, à partir du 1er janvier 1961, pour les anciens combattants ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans; *c*) que d'après cette déclaration, rien ne serait changé dans la situation des anciens combattants âgés de moins de soixante-cinq ans, à qui la retraite du combattant a été supprimée. Il lui demande: 1° si la déclaration du ministre des anciens combattants peut être considérée comme un engagement officiel du Gouvernement; 2° si le Gouvernement est décidé à faire disparaître la discrimination faite entre les anciens combattants du fait que ceux d'entre eux n'ayant pas atteint l'âge de soixante-cinq ans sont privés de leur retraite; 3° s'il entend abroger purement et simplement l'ordonnance n° 58-1371 du 30 décembre 1958, comme le demandent les anciens combattants unanimes.

---

650. — 23 février 1960. — **M. Ludovic Tron** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, sous le régime antérieur, à l'entrée en vigueur de la loi du 28 décembre 1959, les pensions ou provisions perçues pour l'entretien de ses enfants par une femme divorcée, séparée de corps ou en instance de séparation de corps ou de divorce n'étaient pas assujetties à la taxe proportionnelle (arrêts du conseil d'Etat des 11 juillet 1936, reg. 48 595, et du 8 mars 1937, reg. n° 52 553). Il lui demande s'il ne serait pas logique, par voie de conséquence, qu'un crédit d'impôt de 5 p. 100 soit ouvert en ce qui concerne ces revenus au même titre que pour les salaires et pensions qui échappaient à la taxe proportionnelle comme ayant donné lieu au paiement du versement forfaitaire.

---

677. — 3 mars 1960. — **M. André-François Monteil** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les traitements des fonctionnaires de la sûreté nationale et de la préfecture de police ont été relevés, à compter du 1er janvier 1960, de 20 à 60 points de traitement, cette modification de l'échelle indiciaire entraînant une légère diminution des taux de la prime spéciale; que les retraités (et les veuves) de ces deux corps ont bénéficié, sans contrepartie, de ces relèvements d'indices; que, par contre, les militaires de la gendarmerie, dont les soldes étaient, jusqu'au 31 décembre 1959, alignées sur les traitements de police, n'ont subi aucun relèvement à la date du 1er janvier 1960; et lui demande: 1° si cette différence de traitement ne lui paraît pas choquante, compte tenu en particulier des événements qui se sont déroulés depuis le 1er janvier 1960; 2° s'il envisage d'accorder aux militaires de tous grades de la gendarmerie, en activité ou en retraite, ainsi qu'aux veuves, des avantages analogues; 3° si ces mesures prendront effet à compter du 1er janvier 1960.

---

686. — 5 mars 1960. — **M. Etienne Dailly** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que les conducteurs de canots hors-bord contreviennent constamment aux règlements en vigueur et ne respectent la plupart du temps ni les limites des plans d'eau qui leur sont réservés, ni les heures prescrites pour leur utilisation, avec toutes les conséquences que cela comporte, notamment, au regard de la lutte contre le bruit Il lui demande: 1° s'il est exact que la répression de ces infractions incombe aux seuls gardes fluviaux et, dans l'affirmative, s'il ne serait pas possible d'étendre aux gardes-champêtres des communes riveraines le droit de verbaliser; 2° s'il ne serait pas possible de contraindre les propriétaires de ces embarcations à les doter de dispositifs d'échappement silencieux et de numéros d'immatriculation permettant de les identifier de la rive et de verbaliser à distance.

---

704. — 12 mars 1960. — **Mme Marie-Hélène Cardot** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si, au moment où l'union de tous les Français est plus que jamais nécessaire, et alors que le comité d'action laïque tente de rallumer la guerre scolaire dans les villages et les quartiers, en organisant une pétition pour l'abrogation d'une loi votée par le Parlement. Il ne compte pas rappeler au personnel enseignant les exigences de la neutralité à laquelle il est tenu et empêcher la pression, au moins morale, que certains de ses membres n'hésitent pas à exercer sur les parents d'élèves et surtout sur la jeunesse.

---

724. — 19 mars 1960. — **M. Maurice Lalloy** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que la loi du 9 mars 1941 sur la réorganisation de la propriété foncière et le remembrement a, par son article 18, exclu du périmètre à rembourser les immeubles qui, en raison de leur situation, peuvent être considérés comme terrains à bâtir. Il s'ensuit que les commissions communales de remembrement veillent attentivement à ce que le périmètre à remembrer ne chevauche pas le « périmètre d'agglomération » considéré comme définissant, *a priori*, les zones affectées à la construction. Or, dans les communes rurales tout au moins, le périmètre d'agglomération n'est pas strictement limité aux zones actuellement bâties; il les déborde largement en fonction même des perspectives d'extension et de développement souhaitées par les conseils municipaux. Ce périmètre d'agglomération comprend donc, outre des propriétés bâties, de très nombreuses parcelles libres de toute construction et à l'état de jardins, cultures, vergers, etc. Toutefois, ces parcelles n'ont pas toujours les caractéristiques de superficie, de dimensions minimum, de largeur de façade sur la voie publique qui permettraient de les affecter à la construction. Si le périmètre de remembrement agricole pouvait inclure, sous les réserves indispensables, les zones non bâties du périmètre d'agglomération, il serait possible alors, par voie de regroupement et de modifications parcellaires, de donner à ces immeubles les caractéristiques effectives de terrains à bâtir et d'aider ainsi au développement de la construction. Il souhaiterait en conséquence connaître, sur le point évoqué, les solutions que, conjointement avec le ministre de la construction, il envisage d'apporter à une situation préjudiciable à tous les intérêts en cause.

---

730. — 22 mars 1960. — **M. Alain Poher** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, sous l'empire de la législation en vigueur antérieurement au 1er janvier 1959, les cessions de parts de sociétés immobilières de construction constituées dans le cadre de la loi du 28 juin 1938 bénéficiaient du tarif de faveur de 1,20 p. 100 lorsque la cession était consentie par le souscripteur lui-même. Certains employés supérieurs de l'administration de l'enregistrement entendent actuellement revenir sur les perceptions effectuées au tarif de 1,20 p. 100 et réclament le tarif de 4,20 p. 100 lorsque la cession a été consentie par les héritiers ou légataires du souscripteur. Il demande si une interprétation aussi stricte du texte de la loi est bien conforme à son esprit et s'il ne convenait pas d'étendre aux héritiers ou légataires du souscripteur le bénéfice du taux réduit qui serait ainsi acquis à la première cession à titre onéreux.

---

737. — 24 mars 1960. — **M. Marcel Lemaire** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 65 du code général des impôts précise que le bénéfice imposable correspondant aux propriétés appartenant à l'exploitant et affectées à l'exploitation est obtenu en ajoutant au bénéfice du fermier une somme égale au revenu ayant servi de base à la contribution foncière établie sur ces propriétés au titre de l'année de l'imposition. En vertu de ce texte, un fermier devenu propriétaire de son exploitation devra ajouter à ses bénéfices agricoles le montant du revenu foncier afférent à ses terres. Au regard de ce même article 65 quelle sera la situation du fermier si, pour acheter, il a dû recourir à l'emprunt. Si on examine l'annexe n° 1 de la déclaration modèle B, on constate qu'il est impossible de déduire du revenu foncier les intérêts des dettes contractées pour l'acquisition. Il lui demande de vouloir bien lui faire connaître si cette déduction est recevable quelle que soit la situation du contribuable: propriétaire, bailleur, ou propriétaire exploitant.

---

742. — 25 mars 1960. — **M. André Armengaud** expose à **M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur** qu'il est déjà intervenu, en séance publique, à l'occasion d'une question orale sans débat, pour demander à M. le ministre des finances et des affaires économiques s'il estimait concevable que des entreprises puissent refuser de vendre aux centres Leclerc, motif pris des rabais consentis par lesdits centres aux consommateurs sur les prix traditionnels; que M. le ministre des finances et des affaires économiques lui répondit à l'époque qu'il entendait mettre un terme à ce refus de vente; que néanmoins, en raison de l'extension desdits centres non seulement certaines entreprises continuent à opposer aux centres Leclerc des refus de vente mais encore la confédération des petites et moyennes entreprises tente de s'élever contre ce qu'elle appelle une « atteinte au commerce traditionnel ». Il lui demande, en conséquence ce qu'il entend faire en la matière, l'un des facteurs les plus importants de l'écart entre les prix des produits industriels et des produits agricoles résidant dans la lourdeur de la dîme prélevée par le circuit de distribution tant pour les produits industriels que pour les produits agricoles; s'il ne considère pas nécessaire que le Gouvernement recherche par tous les moyens possibles à encourager toute méthode de vente, notamment celle des centres Leclerc, tendant à réduire considérablement le coût de la distribution, même pour les articles dits de marque et dont l'origine constitue pour la clientèle une garantie de qualité.

---

747. — 29 mars 1960. — **M. Jacques Duclos** expose à **M. le Premier ministre** que l'intervention d'une autorité étrangère dans les affaires intérieures du pays a eu pour résultat d'interdire au maire d'une importante ville française de recevoir dans sa cité un chef d'Etat en visite en France à l'invitation du Président de la République. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre: 1° pour élever la protestation qui s'impose auprès de l'autorité étrangère intéressée; 2° pour empêcher le renouvellement d'interventions de cette nature.

---

767. — 7 avril 1960. — **M. Edmond Barrachin** demande à **M. le Premier ministre**, par voie de question écrite, la nouvelle Constitution n'ayant pas prévu le droit à l'interpellation, et tout en appréciant l'intérêt des contacts personnels entre le chef de l'Etat et le président du conseil soviétique, quels ont été les avantages consentis par le Gouvernement de l'U. R. S. S. à la France en échange de l'extraordinaire publicité faite autour du voyage de M. Khrouchtchev et dont la visite d'aucun chef d'Etat dans notre pays n'a, jusqu'ici, fourni d'exemple. Il demande aussi à M. le Premier ministre quels sont les motifs qui ont amené le Gouvernement à permettre au chef du communisme international de faire l'apologie du communisme pendant une heure à la radiotélévision française. Il déplore, en outre, que l'hôte du Gouvernement ait choisi la résidence du ministère des affaires étrangères pour proclamer son approbation du pacte de 1939 entre Hitler et Staline dont chacun sait qu'il marqua le signal de la deuxième guerre mondiale.

---

774. — 11 avril 1960. — **M. Roger Marcellin** demande à **M. le ministre des armées** s'il est exact qu'un accord viendrait d'être signé entre la Société française nationalisée Snecma, actuellement seule maison française de construction de moteurs d'aviation de grande puissance, et la maison américaine Pratt et Withney (de la « United Aircraft Corporation »); qu'aux termes de cet accord 800 millions d'anciens francs d'actions seraient fournis à la maison américaine en échange d'un certain nombre de licences de fabrication Pratt et Withney et qu'un représentant de l'United Aircraft entrerait au conseil d'administration de la Snecma; que, d'autre part, si dans un délai de trois ans les actions étaient abandonnées par la société américaine, elles seraient remboursées en dollars américains. Dans le cas où ces accords seraient passés, il lui demande: 1° comment il justifierait la présence de ce représentant américain au sein du conseil d'administration d'une société française puisque le contrat lui donnerait droit d'investigation dans les comptes de ladite société afin de pouvoir vérifier le montant des redevances de licence; 2° en quelle monnaie seraient payées les redevances de licence; 3° pourquoi un droit temporaire de fabrication sous licence aurait pour contrepartie un avantage définitif (remise de 800 millions d'anciens francs d'actions); 4° pourquoi la redevance (gratuite) d'actions s'ajouterait aux redevances de licences; celles-ci ne suffisent-elles pas; 5° si les actions remises à United Aircraft Corporation seraient cessibles, dans quelle conditions et dans quelle monnaie; 6° comment le Gouvernement français concilierait de telles décisions avec son affirmation maintes fois proclamée de défendre l'indépendance française en particulier dans le domaine de la défense nationale; 7° si la maison américaine Douglas, qui doit construire un certain nombre de « Caravelle » sous licence, a livré par réciprocité un certain nombre de ses actions à la Sosiété française Sud-Aviation.

---

775. — 12 avril 1960. — **M. Robert Chevalier** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 35 du décret n° 55-486 du 30 avril 1955 décide que dans les partages de succession ou de communauté conjugale comportant l'attribution à un seul des copartageants de tous les biens meubles et immeubles composant une exploitation agricole unique, dont la valeur n'excède pas celle fixée en exécution de l'article 3 de la loi n° 3 du 15 janvier 1943, la valeur des parts et portions de ces biens acquises par le copartageant attributaire est, à concurrence d'une somme de 30.000 NF, exonérée des droits de soulte et de retour si, lors de l'ouverture de la succession ou de la dissolution de la communauté, l'attributaire habitait l'exploitation et participait effectivement à la culture; que, d'autre part, en vertu de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, les mutations à titre onéreux d'immeubles à usage d'habitation sont soumises à un tarif réduit, s'élevant taxes comprises à 4,20 p. 100. Il lui demande, dans un partage successoral répondant aux conditions ci-dessus, et dans lequel l'exploitation agricole estimée 100.000 NF comprenant une maison d'habitation évaluée 10.000 NF est attribuée à l'un des héritiers à charge par lui de verser à ses cohéritiers une soulte de 40.000 NF, si le droit de soulte peut être liquidé en appliquant la règle d'imputation la plus favorable aux parties, c'est-à-dire: *a*) exonération jusqu'à 30.000 NF; *b*) tarif réduit de 4,20 p. 100 sur 10.000 NF (valeur de la partie à usage d'habitation); ou si l'on doit considérer que l'habitation est comprise dans les biens profitant de l'exonération édictée par l'article 710 du code général des impôts à due concurrence, soit, dans le cas d'espèce, pour $\frac{10.000}{100.000} = 1/10$ ou 3.000 NF en valeur, l'imposition de la soulte étant réglée en conséquence, soit: *a*) exonération jusqu'à 30.000 NF; *b*) tarif réduit de 4,20 p. 100 (habitation) sur (10.000 — 3.000) 7.000 NF; *c*) tarif ordinaire de 16 p. 100 sur 3.000 NF.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES CULTURELLES

842. — **M. Bernard Lafay** après avoir posé le 19 février 1960 une question à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** concernant la création de la caisse des arts, puis à M. le ministre des finances sur le même sujet, le 8 mars 1960, croit devoir exposer à M. le ministre du travail que ses collègues s'accordent en dernière analyse à lui conférer la responsabilité ultime en cette affaire. Il lui demande donc, en raison de la position que le ministre des finances affirme avec constance depuis 1957, de vouloir bien mettre au point la définition de la « qualité d'artiste » qui relève de sa compétence, définition délicate, certes, mais qui, après plusieurs années d'études et de réflexion administratives, devrait pouvoir prendre forme d'urgence. (*Question du 10 mai 1960.*)

Réponse. — Le ministre du travail ne peut que confirmer les indications fournies dans sa réponse à la question écrite n° 692 du 8 mars 1960 posée par l'honorable parlementaire. Il estime, en effet, que le projet de création d'une caisse nationale des arts plastiques et graphiques destinée à assurer, vis-à-vis des organismes de sécurité sociale, les obligations de l'employeur en matière de sécurité sociale, ne saurait être sérieusement envisagée tant que ses services n'auront pas reçu tous apaisements quant à la substance des ressources à attendre des recettes fiscales envisagées par ledit projet. Il est d'accord, néanmoins, pour poursuivre, dans l'intervalle, et en liaison avec M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles, l'étude du problème de la définition des catégories d'artistes professionnels à admettre au sein de la caisse nationale des arts graphiques et plastiques.

AGRICULTURE

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 839 posée le 10 mai 1960 par M. Georges Guille.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 844 posée le 10 mai 1960 par M. Jean Geoffroy.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

828. — **M. Adolphe Dutoit** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la question suivante: lors de la discussion de la loi du 27 février 1958 instituant l'assurance obligatoire pour les véhicules terrestres à moteur, un article additionnel avait été adopté. Cet article indiquait que « les invalides, infirmes et grands infirmes utilisant des véhicules spéciaux pour leurs déplacements et dont les ressources ne sont pas passibles de la surtaxe progressive, ne sont pas assujettis aux obligations de la loi instituant l'assurance obligatoire ». Cette loi ayant été appliquée sans qu'il soit tenu compte de ces dispositions, il lui demande dans quelles conditions les intéressés peuvent obtenir l'exonération de l'assurance obligatoire. Il rappelle que les véhicules en question sont, en général, de faible puissance ne faisant que des vitesses réduites. (*Question du 5 mai 1960.*)

Réponse. — la loi n° 58-208 du 27 février 1958 a essentiellement pour objet de garantir les intérêts des victimes d'accidents causés par les véhicules à moteur en obligeant les personnes qui font circuler ces véhicules à souscrire une assurance garantissant la réparation des dommages qu'ils peuvent causer aux tiers. L'importance de ces dommages, dans de nombreux cas, conduit à l'attribution d'indemnités que les responsables ne peuvent acquitter au moyen de leur patrimoine. Telle serait la situation, en particulier, des invalides ou infirmes en raison de la faible importance de leurs revenus. Les exempter de l'obligation d'assurance prévue en matière de véhicules terrestres à moteur par la loi n° 58-208 ne les laisserait pas moins civilement responsables vis-à-vis des tiers; ils auraient donc à supporter la charge de la réparation des dommages éventuels subis par ces derniers. Il convient de noter que, dans la mesure où ils utilisent des véhicules spéciaux d'une faible puissance, les invalides ou infirmes peuvent bénéficier de primes d'assurances d'un montant relativement réduit. Ces véhicules n'entrent d'ailleurs pas dans les catégories de voitures pour lesquelles une tarification commune a été établie. Les assurés peuvent donc convenir avec la société d'assurances intéressée, pour chaque cas particulier, d'une prime tenant compte de la réduction des risques qui résulte de la faible cylindrée et de la vitesse limitée de leur véhicule. En ce qui concerne les invalides qui utilisent des véhicules de série, les barèmes de prime sont calculés en fonction de différents éléments: caractéristiques du véhicule, zone de circulation, profession de l'assuré, pour lesquels il est possible de réunir des renseignements d'ordre statistique ayant une valeur générale de telle sorte qu'une compensation puisse s'établir entre les risques présentant des caractéristiques analogues. A cet égard, il ne semble pas qu'il puisse être tenu compte de la qualité d'invalide du souscripteur du contrat comme d'un élément pouvant diminuer les risques.

INTERIEUR

862 — **M. Jean Deguise** expose à **M. le ministre de l'intérieur** les difficultés auxquelles se heurte l'administration municipale dans le calcul de la prise en compte des services militaires en faveur de certains agents du personnel municipal, susceptibles de bénéficier des dispositions des lois du 17 avril 1924 (art 1er), et du 31 mars 1928 (art. 7), rendues applicables à la génération de 1939-1945, en vertu de la loi du 1er septembre 1939 (art. 2), puis étendues aux employés communaux par la loi du 28 avril 1952 (art 30)), reprises *in extenso* par l'article 521 du code municipal. Considérant qu'il n'existe pas de circulaires d'application, il lui demande si un agent municipal titularisé commis d'ordre et de comptabilité le 1er juillet 1948 peut bénéficier, par la prise en compte de ses services militaires (durée légale, périodes, guerre et captivité), d'une reconstitution de carrière à partir du 1er juillet 1948, ou bien à partir du 1er mai 1952, date d'application de la loi du 28 avril 1952. A titre d'exemple, il lui expose que cet agent a été nommé rédacteur le 1er juillet 1950; la délibération du conseil municipal décidant d'appliquer en faveur du personnel les dispositions de la loi du 28 avril 1952 a été prise le 17 octobre 1952 et approuvée par

l'autorité de tutelle le 17 décembre 1952, cet agent a bénéficié lors de sa titularisation d'une prise en compte de deux ans, représentant la durée légale du service militaire actif; et il lui demande si le rappel pécuniaire s'impose, dans tous les cas, à partir du 1er mai 1952. (*Question du 17 mai 1960.*)

Réponse. — Les personnels communaux et intercommunaux relevant du statut général bénéficient pour l'avancement, dans les mêmes conditions que les fonctionnaires et agents de l'Etat, du rappel de la durée des services militaires obligatoires (art. 30 de la loi n° 52-432 du 20 avril 1952) et des majorations afférentes aux campagnes de guerre (art. 6 de la loi n° 52-893 du 19 juillet 1952 et décret d'application n° 54-948 du 13 septembre 1954). Dans l'exemple cité, l'agent communal peut prétendre à une reconstitution de carrière dans le grade de rédacteur, à compter du 1er mai 1952 (ou de la date de sa titularisation dans ledit grade si celle-ci est intervenue postérieurement) en ce qui concerne le temps passé obligatoirement sous les drapeaux; à compter du 21 juillet 1952 (sous réserve de la même observation) en ce qui concerne les majorations pour services de guerre.

JUSTICE

806. — **M. Edmond Barrachin** demande à **M. le ministre de la justice:** 1° si un propriétaire peut invoquer les dispositions du paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1948 pour contester le droit au maintien dans les lieux d'un sous-locataire d'une partie d'un immeuble, alors que cet immeuble a été loué par lui en totalité à un locataire principal, non pour y habiter personnellement, mais pour y organiser et gérer la sous-location des divers appartements composant cet immeuble qui se trouve ainsi être entièrement affecté à une sous-location; 2° si une telle sous-location peut être considérée comme partielle au sens de la loi et si, dans l'affirmative, la validité donnée à un tel procédé ne constituerait pas, en fait, un moyen de tourner les dispositions constituant le principe du droit au maintien dans les lieux des occupants de bonne foi. (*Question du 26 avril 1960.*)

Réponse. — La cour de cassation a eu l'occasion de se prononcer, à diverses reprises, sur l'interprétation qu'il convenait de donner aux dispositions du troisième alinéa de l'article 4 de la loi n° 48-1360 modifiée du 1er septembre 1948. La cour a constaté que ce texte ne fait aucune distinction au sujet de la configuration des locaux sous-loués et qu'il en résulte que si le locataire principal d'un immeuble entier a été congédié, le sous-locataire d'une partie de l'immeuble ne peut opposer son droit au maintien au propriétaire alors même que la sous-location porterait sur un local autonome constituant une unité d'habitation (Cass. Soc. 24 octobre 1957, Rev. Loy. 1958-23; Cass. Soc. 14 février 1958, Rev. Loy. 1958-252). Cette interprétation paraît, effectivement, s'imposer aux termes de l'article 4 précité. La solution ainsi dégagée étant, toutefois, rigoureuse pour les sous-locataires, le Gouvernement étudie la possibilité d'une modification de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1948, en vue de préciser qu'en cas de location partielle ou de sous-location partielle, le droit au maintien dans les lieux serait opposable au propriétaire si les locaux occupés ne forment pas, avec l'ensemble des lieux, un tout indivisible.

Erratum

au compte rendu intégral des débats de la séance du 8 juin 1960.

(Débats parlementaires, Sénat.)

Page 301, 1re colonne, questions orales:

Texte rectifié de la question orale sans débat n° 167 du 8 juin 1960.

« **M. Adolphe Dutoit** expose à **M. le ministre du travail** que les décrets portant réforme de la sécurité sociale réduisent considérablement les pouvoirs et l'autorité des administrateurs élus. C'est ainsi que les directeurs des caisses ne sont plus les agents d'exécution des décisions des administrateurs élus, mais des agents du Gouvernement. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que les droits des organismes élus soient respectés conformément aux revendications unanimes des organisations syndicales et des organismes de sécurité sociale. »

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.